الجامعة اللبنانية
كلية الحقوق والعلوم السياسية والإدارية
– العمادة –

مسؤولية الناقل البحري في القانون اللبناني

رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا في قانون الأعمال

إعداد:
عبير جهاد بزي

لجنة المناقشة

الدكتورة عبير الحركه	الأستاذ المشرف	رئيساً
الدكتورة منى الأشقر	أستاذ مساعد	عضواً
الدكتور وهيب الإسبر	أستاذ مساعد	عضواً

٢٠١٨

مقدمة

ظهر القانون البحري أوّل ما عرف الإنسان البحر، وهو قديم قدم الملاحة نفسها، وكغيره من القوانين يتطور بتطور المجال الذي يحكمه، فوسائل الملاحة وأساليب التجارة البحرية دائمة التقدم، الأمر الذي يتطلب ضرورة مواكبة هذا التطور واستحداث تشريعات تتناسب معه.

يحتل النقل البحري مركز الصدارة بين وسائط النقل الأخرى في نقل التجارة العالمية، حيث أنه يمثل حوالي ٨٥ ٪ من حجمها الإجمالي، وغالباً أنه سيبقى على وضعه المتميز هذا نظراً لقدرة وسيلته، وهي السفينة، على التكيف بشكلٍ سريع مع متطلبات التكنولوجيا الحديثة في إنتاج السلع، كما تتميز بسعة استيعابية تمكنها من إستقبال بضائع مختلفة الأنواع والأحجام ونقلها إلى موانئ العالم، يضاف إلى ذلك أن النقل البحري يعد من أرخص وسائط النقل تكلفةً في أجور الشحن.

ونظراً لهذه الأهمية، تزايدت جهود المجموعة الدولية في حل ما يواجه النقل البحري للبضائع من مصاعب، والتي أثمرت عن عقد اتفاقيات دولية أهمها إتفاقية بروكسل ١٩٢٤ للنقل البحري بموجب سندات الشحن وإتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع ١٩٧٨.

وترتبط عملية النقل البحري للبضائع باعتبارها وسيلة مادية بتصرف قانوني هو عقد النقل البحري.

تنفذ عملية النقل البحري في صورتين، الأولى وهو عقد إيجار السفينة حيث يلتزم بمقتضاها المجهز بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر. والثانية وهو عقد النقل البحري بسند شحن حيث يتعهد الناقل بأن ينقل بحراً بضاعة للشاحن لقاء أجرٍ معلوم.

وتجدر الملاحظة أن معاهدة سندات الشحن لا تنطبق إلا على عقد النقل البحري بسند شحن، ويعود ذلك إلى أن الشاحن في هذا العقد طرف ضعيف بالقياس إلى الناقل الذي يشكل الطرف القوي.

أما المستأجر في عقد إيجار السفينة فيكون عادةً في نفس القوة الإقتصادية للمؤجر مما يسمح له بمناقشة شروط العقد، وتبعاً لذلك تنتفي الحاجة إلى حمايته.

إن عقد النقل، كباقي العقود، يرتب إلتزامات مختلفة على أطرافه، فإذا أخلّ بالتزاماته تنعقد المسؤولية المدنية.

في بداية الأمر، كانت هذه المسؤولية تخضع لأحكام القواعد العامة في المسؤولية العقدية، ثم تطورت التشريعات حمايةً للشاحنين، وعمدت الدول إلى ابرام المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعد القواعد المتعلقة بسندات الشاحن والموقعة ببروكسل في ٢٥ آب ١٩٢٤، وقد أخذ التقنين البحري اللبناني بأحكام هذه المعاهدة في المواد ٢٠٨ وما يليها.

وظلت أحكام معاهدة سندات الشحن فترة طويلة من الزمن دون تعديل، إلى أن عقد مؤتمر بروكسل الدبلوماسي سنة ١٩٦٨ وأقر تعديلها بموجب بروتوكول في تاريخ ٢٣ شباط ١٩٦٨.

وقد أجيز للحكومة اللبنانية ابرام هذه المعاهدة والبروتوكول الرامي إلى تعديلها بمقتضى القانون رقم ٧٥/١٣ تاريخ ٥ نيسان ١٩٧٥. وبذلك أصبحت مسؤولية الناقل البحري تخضع لتنظيم قانوني ملزم تضمنته معاهدة سندات الشحن والبروتوكول المعدل لها والمواد ٢٠٨ وما يليها من التقنين البحري اللبناني المستمدة أصلاً من أحكام معاهدة سندات الشحن.

وتتجلى أهمية الموضوع في كونه يعالج قطاعاً حساساً وإستراتيجياً له علاقة وطيدة بالإقتصاد الوطني، خصوصاً أن التجارة، في ظل التطور الحاصل وما نتج عن التقدم التكنولوجي وتغلغل العولمة في المجتمعات، أصبحت تشكل عصب الحياة وشريانها المغذي وأساس التعامل بين الأفراد.

وتزيد أهمية النقل البحري في للبنان نظراً للموقع الجغرافي الهام الذي يتميز به باعتباره مطل على البحر المتوسط، مما أسهم بأن تتم معظم المبادلات التجارية عبر البحر، وبالأخص بعد تعسّر النقل البري عبر الحدود السورية منذ بدء الأزمة في سوريا عام ٢٠١١.

وتعتبر مسؤولية الناقل البحري من أهم المواضيع الخاصة بالقانون البحري نظراً لحساسية هذا الطرف في عملية النقل البحري، ونظراً لكثرة وإتساع الإعتماد على عملية النقل البحري من قبل كافة الدول في العالم، لذلك أخذ الالمام بهذا الموضوع حيزاً هاماً خاصاً في المؤلفات القانونية.

والإشكالية الأساسية التي تطرح هي:

كيف تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع؟

ويتفرع عن هذه الإشكالية عدد من الأسئلة التي لا بد من معالجتها وهي:

على أي أساس قانوني تقوم مسؤولية الناقل البحري؟ وما هو نطاقها؟ متى تبدأ هذه المسؤولية ومتى تنتهي؟ ما هي الآثار التي تترتب على قيامها بالنسبة إلى الناقل البحري؟ متى تُحدّ هذه المسؤولية أو يعفى منها الناقل؟ ما هي المحكمة المختصة بالنظر بدعوى المسؤولية؟

لمعالجة الأسئلة المطروحة أعلاه، ارتأينا أن نقسم بحثنا إلى قسمين،

القسم الأول: قيام مسؤولية الناقل البحري

القسم الثاني: التحرر من هذه المسؤولية وآثارها.

القسم الأول: قيام مسؤولية الناقل البحري

نتناول في القسم الأول من بحثنا فصلين أساسيين، نشرح في الفصل الأول منه أساس مسؤولية الناقل البحري، بينما نعرض في الفصل الثاني مجال هذه المسؤولية.

الفصل الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري

وسنتحدث في هذا الفصل عن تعريف عقد النقل البحري (المبحث الأول)، ونشرح طبيعة مسؤولية الناقل البحري وقواعدها (المبحث الثاني).

المبحث الأول: تعريف عقد النقل البحري

يحتل العقد أهمية كبرى في التعامل بين الناس وتكاد العقود اليومية لا تُحصى، إذ يعتبر الأداة الأساسية لتبادل السلع والخدمات. وإذا كانت معظم العقود تعقد وتنفذ فوراً، كعقود البيع، إلا أنه كلما احتل موضوعها مكانة مالية هامة كلما تطلّب الاتفاق على شروط وتحديد الموجبات الناشئة عنها تحديداً ودقةً إضافيين، مما يستوجب الاستعانة بالمبادئ القانونية التي وضعها المشرع كنظام قانوني لها.

يعتبر العقد حصيلة إلتقاء إرادتين على إنتاج مفاعيل قانونية إلزامية بينهما.[١]

تبقى هذه المفاعيل بصورة مبدئية محصورة بين طرفيه، إذ لا تستطيع إرادة أو أكثر أن ترتّب أعباء أو موجبات على فريق لم يكن فريقاً في العقد، أي لم يتمكن من الإطلاع على موضوع العقد ومناقشة بنوده. فالإرادة تنشيء موجبات تلتزم بها دون سواها من الإرادات.

---

[١] مصطفى العوجي، القانون المدني، الجزء الأول، العقد، الطبعة الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠٠٧، ص ١٣٥

لذلك كرست المادة ٢٢٥ من قانون الموجبات والعقود اللبناني مبدأ نسبية العقود بنصها على أن العقد لا ينتج في الأساس مفاعيله في حق شخص ثالث، أي أنه لا يمكن أن يكسب هذا الشخص حقوقاً أو يجعله مديوناً. فللعقد إذاً مفعولاً نسبياً ينحصر في ما بين المتعاقدين أو الذين نالوا حقوق هؤلاء بشكلٍ عام.

لكن تجدر الملاحظة أنه، واستثناءً على قاعدة نسبية العقود، يعتبر التعاقد لمصلحة شخص ثالث جائز في القانون ولكن ضمن الشروط المنصوص عليها وذلك تأميناً لحماية مصلحته.

فالمادة ٢٢٧ موجبات وعقود نصت على أن الصفة النسبية في العقود تحتمل استثناءات من الوجه الإيجابي، فيجوز بناءً على ذلك أن يتعاقد المرء باسمه لمصلحة شخص ثالث بحيث يصبح هذا الشخص دائناً للملتزم بمقتضى العقد نفسه، وبالتالي يمكنه مطالبة الملتزم مباشرةً بإيفاء التزامه نحوه.

وأخيراً نشير باختصار أن للعقد أركان لا بد من توافرها حتى يعتبر ناجزاً بين طرفيه. هذه الأركان حددتها المادة ١٧٧ موجبات وعقود حيث ورد فيها أنه لا مندوحة عن توفر الأركان التالية:

- وجود الرضى فعلاً.
- شمول الرضى موضوعاً أو عدة مواضيع.
- وجود سبب يحمل عليه.
- خلو الرضى من بعض العيوب.
- ثبوت الرضى في بعض الأحوال بشكل معيّن.

أما فيما يتعلّق بعقود استثمار السفينة فنجد لها ثلاث صور، الأولى هي ايجار السفينة والثانية تتمثل في عقد النقل بموجب سند شحن، والثالثة النقل بوثيقة أخرى.

الصورة الأولى هي العقد المبرم بين مالك السفينة والشاحن بحيث يؤجره السفينة كلها أو بعضها، لرحلة معينة أو خلال مدة معينة بموجب إتفاقية يلتزم فيها مؤجر السفينة بوضع سفينته تحت تصرف مستأجرها مقابل أجر.

وأما الصورة الثانية فهي عقد النقل البحري والذي يتعهد فيه الناقل بأن يوصل بضاعة معينة من ميناء إلى آخر لقاء أجرة يتعهد بها الشاحن.

ويثبت عقد النقل البحري بسند شحن، ولذلك جرى العرف على تسميته "النقل بسند شحن" وهنا ينصبّ العقد لا على السفينة بعينها بل على كل ما يتفق عليه الطرفان، وهو نقل البضاعة من مكان إلى آخر ولا يكون للمستأجر شأن بإدارة السفينة لا من الناحية الفنية ولا من الناحية التجارية.

بعبارة أخرى، فإن محل عقد النقل البحري ليس الإنتفاع بالسفينة، بل القيام بنقل البضاعة، وما السفينة إلا أداة لتنفيذ هذا الإلتزام. ولهذا فإن عقد النقل البحري لا يعتبر من قبيل ايجار الأشياء، وانما هو محض عقد نقل كعقد النقل البري[١].

غير أننا نجد الناقل البحري في هذا العقد هو الطرف الإقتصادي الأقوى حيث يصعب على أي شاحن مواجهة الشروط التي يمليها الناقل في وثيقة الشحن، لا سيما فيما يتعلق بالأجرة وإعفائه من المسؤولية في حالة هلاك أو تلف، وكان الشاحنون أمام سيطرة شركات النقل وقوتها يضطرّون لقبول هذه الشروط مرغمين، مما استوجب تدخل المشرع لحماية الشاحن من الشروط الجائرة التي يفرضها عليه الناقل. أما المستأجر في إيجار السفينة فيكون عادةً بنفس القوة الإقتصادية للمؤجر مما يسمح له بمناقشة شروط العقد وثم الإتفاق بعد مفاوضة حرة وتبعاً تنتفي الحاجة إلى حمايته.

أما الصورة الثالثة هي النقل بوثائق أخرى، حيث أشارت إليها المادة ١٨ من اتفاقية هامبورغ عام ١٩٧٨، ونصت على أنه متى أصدر الناقل وثيقة أخرى غير سند الشحن لإثبات تسلم البضائع الواجب نقلها، اعتبرت هذه الوثيقة قرينة ظاهرة على إبرام عقد النقل البحري وتلقي الناقل للبضائع كما هي موصوفة في تلك الوثيقة.

وسوف يقتصر تفصيلنا في الفقرتين أدناه على طبيعة عقد النقل البحري بموجب سند شحن (الفقرة الأولى)، وماهية هذا السند (الفقرة الثانية) دون عقد إيجار السفينة أو النقل بوثيقة أخرى، وذلك نظراً

---

[١] مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠١٢، ص ١٨٥.

لأهميته العملية من جهة وتماشياً مع موضوع بحثنا من جهة أخرى، حيث أن أحكام القانون الداخلي والاتفاقيات الدولية تناولت مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن النقل بموجب سندات الشحن وهذا ما سنعمد لتفصيله لاحقاً.

الفقرة الأولى: طبيعة عقد النقل البحري بموجب سند شحن

سنعرض تباعاً في هذه الفقرة لأطرف العقد، خصائصه، إثباته وصفته التجارية.

أولاً: أطراف العقد

يُستفاد من تعريف عقد النقل البحري أن له طرفين وهما الناقل والشاحن. والأصل أن تقتصر آثار العقد عليهما، فيرسل الشاحن البضاعة لنفسه كما لو ارسلت شركة جزء من بضائعها إلى فرع لها في مكان آخر.

ومع ذلك فالوضع الغالب أن يتم إرسال البضائع إلى شخص آخر هو المرسل إليه، تربطه بالمرسل علاقة تعاقدية سابقة. كما لو كان مرسل البضائع بائعاً والمرسل إليه مشترياً لها، فيقوم المرسل بإبرام عقد النقل على أن يستلم المرسل إليه البضاعة لدى وصولها. ويترتب للمرسل إليه في هذه الحالة، رغم عدم كونه طرفاً في العقد، حق خاص مباشر تجاه الناقل هو حقه في المطالبة بالبضاعة عند وصولها في الميعاد.

وعرفت إتفاقية بروكسل الناقل في المادة الأولى منها بأنه مالك السفينة أو المستأجرة باعتباره فريقاً في اتفاقية نقل معقودة مع الشاحن. كما عرفته اتفاقية هامبورغ بأنه كل شخص أبرم عقداً، أو أبرم بإسمه عقد مع شاحن لنقل بضاعة بطريق البحر.

وانفردت هذه الأخيرة بتعريف الشاحن والمرسل إليه، فعرّفت الأول بأنه كل شخص أبرم مع الناقل عقداً أو أبرم بإسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقداً لنقل بضائع بطريق البحر، أو كل شخص يسلم

البضائع الى الناقل أو تسلم بالفعل البضائع باسمه أو نيابة عنه الى الناقل في اطار عقد النقل البحري، وعرّفت الثاني بأنه الشخص الذي له الحق في تسلم البضائع.

وإن كان الأصل أن يبرم عقد النقل البحري بين الناقل والشاحن مباشرةً دون واسطة بينهما، فإنه قد يلجأ كل من الطرفين إلى وسيط، كالربان أو أمين السفينة بالنسبة للناقل، أو الوكيل بالعمولة بالنسبة إلى الشاحن. وقد يتوسط بين الناقل والشاحن سمسار يسعى إلى تقريب وجهات النظر بينهما دون أن يكون مسؤولاً عن تنفيذ العقد.

ثانياً: خصائص العقد

إن عقد النقل البحري هو عقد رضائي يكفي لانعقاده تطابق إرادتي الناقل والشاحن دون حاجة لإتباع أي شكل خاص، ولا يمنع العقد من أن يكون رضائياً إشتراط إثباته بالكتابة. فهذه الأخيرة مشترطة فقط للإثبات وليس للإنعقاد.

وكذلك فإن عقد النقل البحري عقد متبادل أي ملزم للجانبين، إذ ينتج عنه إلتزامات متقابلة في ذمة كل من المتعاقدين. فالناقل يلتزم أساساً بنقل البضاعة وتسليمها للمرسل إليه في مقابل إلتزام الشاحن شحن البضاعة عند القيام ودفع أجرة نقلها.

والأصل أن تكون شروط العقد محل بحث ومناقشة بين طرفيه. أما في حال عقد النقل البحري، فليس بإمكان الشاحن أن يناقش الشروط التي يفرضها الناقل، ثم هو مضطر إلى التعاقد نظراً لما يتمتع به الناقلون من إحتكار فعلي، فضلاً عن تماثل شروط النقل. وبذلك أصبح عقد النقل البحري من قبيل عقود الإذعان التي يقتصر القبول فيها على مجرد التسليم بشروط مقررة يضعها الموجب ولا يقبل مناقشة فيها. وبناءً على ذلك، يجب على القاضي أن يفسر عبارات العقد الغامضة بما لا يضر بمصلحة الطرف المذعن، وهو الشاحن.[١]

---

[١] مصطفى العوجي، القانون المدني، الجزء الأول، العقد، المرجع السابق، ص ١٣٥

ثالثاً: إثبات العقد

خرج المشرع البحري عن قاعدة حرية الإثبات في المواد التجارية، وأوجب إثبات عقد النقل البحري بالكتابة أو البينة الخطية وذلك في المادة ١٩٥ من قانون التجارة البحرية والتي تنص على أنه "يثبت عقد إيجار السفينة والنقل البحري بالبينة الخطية ويطلق على هذا المخطوط إسم سند إيجار السفينة أو إسم وثيقة الشاحن تبعاً لنوع النقل البحري إلا أن المتعاقدين يعفيان من تنظيم سند خطي في حالة الملاحة الساحلية القريبة من مرفأ إلى مرفأ".

والكتابة ليست شرطاً لصحة العقد يترتب على اغفالها البطلان، وانما هي شرط للإثبات فحسب، ومن ثمة لا يجوز إثبات العقد بالبينة أو بالقرائن، وإن جاز إثباته بما يقوم مقام الكتابة من إقرار أو يمين.

ومع ذلك إستثنى المشرع من شرط الإثبات الكتابي عمليات النقل البسيط التي تمثلها الملاحة الساحلية الصغرى من مرفأ إلى مرفأ.

والصكّ الذي يفرغ فيه عقد النقل البحري يطلق عليه إسم "سند شحن" أو "وثيقة شحن".

رابعاً: الصفة التجارية

تنقسم الأعمال التجارية بالمبدأ الى ثلاثة أنواع رئيسية:

- الأعمال التجارية الموضوعية أو بحكم طبيعتها الذاتية.
- الأعمال التجارية الشخصية أو بالتبعية.
- الأعمال المختلطة (أي تجارية تجاه أحد الطرفين ومدنية تجاه الطرف الآخر)

أما فيما يتعلق بالأعمال البحرية، فقد عددت المادة ٧ من قانون التجارة البرية اللبناني الأعمال التجارية البحرية، فنصت على مايلي:

"تعد أيضاً أعمالاً تجارية بحرية:

١. كل مشروع لإنشاء أو شراء بواخر معدة للملاحة الداخلية أو الخارجية بقصد استثمارها تجارياً أو بيعها، وكل بيع للبواخر المشتراة على هذا الوجه.

٢. جميع الإرساليات البحرية وكل عملية تتعلّق بها كشراء أو بيع لوازمها من حبال وأشرعة ومؤن.

٣. إجارة السفن أو التزام النقل عليها والاقراض والاستقراض الجزافي.

٤. وسائر العقود المختصة بالتجارة البحرية كالإتفاقات والمقاولات على أجور البحارة وبدل خدمتهم واستخدامهم للعمل على بواخر تجارية."

فنجد أن الفقرة الثالثة من هذه المادة اعتبرت إجارة السفن او التزام النقل عليها من الأعمال التجارية بحكم طبيعتها الذاتية. ومن ثمّ تثبت الصفة التجارية لعقد إيجار السفينة وعقد النقل البحري. ولا يشترط لذلك أن يقع الإيجار أو النقل في شكل مشروع، بل يكون العقد تجارياً ولو وقع مرة واحدة. وذلك خلافاً للنقل البري الذي لا يكون تجارياً إلا إذا صدر في شكل مشروع (م ٦ فقرة ٧ تجاري).

وبناءً عليه يعتبر عقد إيجار السفينة أو عقد النقل البحري تجاري بالنسبة للمؤجر أو الناقل.

ولكن بالنسبة للمستأجر أو الشاحن فلا يكون العقد تجارياً إلا وفقاً للقواعد العامة في التجارة، حيث نصت المادة ٨ من قانون التجارية البرية اللبناني ما يلي:

"جميع الأعمال التي يقوم بها التاجر لحاجات تجارته تعد تجارية أيضاً في نظر القانون. وعند قيام الشك تعد أعمال التاجر صادرة منه لهذه الغاية إلا إذا ثبت العكس."

فإذا كان تاجراً وأبرم العقد لحاجات تجارته مثلاً، يُعتبر العقد عملاً تجارياً بالنسبة إليه أيضاً تطبيقاً لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية.

الفقرة الثانية: ماهية سند الشحن

عرفت المادة الأولى من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري لعام ١٩٧٨، أو ما يعرف بقواعد هامبورغ، في فقرتها السابعة، سند الشحن بأنه "وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقي الناقل للبضائع او شحنه لها ، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لامر شخص مسمى، أو تحت الاذن، او لحاملها".

كما نصت المادة ١٩٧ بحري : "إن وثيقة الشحن هي سند بالبضائع الموسوقة يعطيه الربان وهي تنظم على ثلاث نسخ : نسخة للواسق وثانية للمرسل إليه وثالثة للربان.."

وفقاً لهذه المادة، إن سند الشحن هو الإيصال الذي يوقع عليه الربان بتسلمه البضاعة على متن السفينة. وسنوضح أدناه البيانات التي يجب أن يتضمنها هذا السند، ومدى حجيته بين الأطراف من جهة وبالنسبة للغير من جهة أخرى، وسنعرض لمفهوم سند الشحن الإلكتروني.

أولاً: بيانات سند الشحن

أورد المشرع في المادة ١٩٧ من قانون التجارة البحرية تعداداً للبيانات التي يجب ذكرها في سند الشحن وهي كما يلي:

١) أسماء الأطراف :

يذكر في سند الشحن أولاً إسم مجهز السفينة والشاحن. أما إسم المرسل إليه فلا يدرج إلا إذا كان الشاحن قد سمّاه.

٢) بيان البضائع المشحونة :

هو تحديد الطبيعة العامة للبضاعة المشحونة والعلامات الرئيسية اللازمة للتعريف بالبضائع وبياناً صريحاً بالصفة الخطرة للبضائع، إن كانت لها هذه الصفة، وعدد الطرود أو القطع ووزن البضائع أو كميتها معبراً عنها على نحو آخر، وكل ذلك طبقاً للبيانات التي يقدمها الشاحن.

١. تحفظات الناقل على البضاعة في سند الشحن:

إن تعيين البضاعة المشحونة ليس سهلاً من الناحية العملية، إذ يجب أن تُشحن البضاعة حتى لا تظل على الرصيف فترة طويلة وحتى لا تتعطل السفينة عن السفر. وحلاً لتلك المشكلة فقد اعتاد الناقل على إبداء تحفظات عند كتابة البيانات المتعلقة بالبضاعة، فيدوّن هذه البيانات في سند الشحن كما قدمها إليه الشاحن دون مراجعتها أو التحقق من صحتها مع النص في السند على أن "البيانات الخاصة بالبضاعة حسب قول الشاحن، أو غير معتمدة من الناقل" أو أن "البضاعة مجهولة الوزن أو مجهولة الكمية أو الصنف أو المقاس أو المحتويات أو الحالة أو القيمة ".

ولا شك أن مثل هذه التحفظات لها اثرها الفعال في اهدار حجية سند الشحن في الإثبات، الأمر الذي يهدف به الناقل إلى إعفاء نفسه من المسؤولية، لذلك فرضت معاهدات سندات الشحن لعام ١٩٢٤ (م ٣ فقرة ٣) وعلى غرارها المادة ١٩٩ من التقنين البحري اللبناني على الناقل أو الربان أن يذكر في سند الشحن علامات الطرود وعددها وكمية البضائع ونوعها وزنتها بناءً على البيانات التي يقدمها الشاحن قبل الشحن، كما اوجبت أن تكون العلامات كافية لتمييز البضائع وأن توضع حيث تبقى دائماً سهلة القراءة حتى نهاية السفر.

وعليه يقع على الناقل أو الربان واجب التحقق من صحة بيانات الشاحن الخاصة بالبضائع ولا يجوز له أن يضمن سند الشحن تحفظات خاصة بالبضاعة وإلّا تعتبر هذه الأخيرة باطلة ولا أثر لها على مسؤوليته تجاه الشاحن إلا في حالتين إثنتين:

١. إذا كانت لديه أسباب جدية للشك في صحة البيانات التي قدمها الشاحن عن البضاعة.

٢. إذا لم تتوافر لدى الناقل الوسائل العادية للتحقق من بيانات الشاحن عن البضاعة.

إن إدراج التحفظات في ظل إحدى هاتين الحالتين، لا يترتب عليها إعفاء الناقل من المسؤولية عن العجز أو التلف الذي يثبت في البضاعة عند الوصول، بل إنها تؤدي إلى نقل عبء الإثبات وجعله على عاتق الشاحن أو المرسل إليه.

بتعبير آخر يجوز للشاحن أو المرسل إليه، رغم تحفظات الناقل على البضاعة وإثباته صحتها، أن يقيم الدليل على حالة البضاعة عند الشحن ووزنها الحقيقي أو عددها وأن خطأ الناقل أو تابعيه هو السبب فيما حدث من عجز أو تلف. وللشاحن أو المرسل إليه إثبات ذلك بكافة الطرق بما فيها القرائن .

٢. أوراق الضمان:

إن التحفظات التي يدرجها الناقل في سند الشحن تجعل التعامل على البضاعة المشحونة ممثلةَ في سند الشحن أمراً صعباً، مما يعيق بدوره عمل الشاحن. ولتفادي هذه الصعوبات يلجأ هذا الأخير إلى الإتفاق مع الناقل على تحرير سند شحن نظيف (Clean Bill of Lading) خالٍ من التحفظات. وفي المقابل يقدم الشاحن للناقل كتاب ضمان تثبت فيه التحفظات التي كان الناقل يريد وضعها في سند الشحن ويتعهد فيه الشاحن بعدم مطالبة الناقل عند ظهور عجز أو تلف بالبضاعة فيما بعد وبتعويض الناقل عما قد يلزم بدفعه للمرسل إليه عن الضرر اللاحق بالبضاعة عند الوصول.

ويسير القضاء[1] بوجه عام على صحة أوراق الضمان وحجيتها فيما بين عاقديها الشاحن والناقل، ولكنه يقضي بعدم جواز الإحتجاج بها على الغير الحامل لسند الشحن، وبوجه خاص المرسل إليه. وبحسب بعض الفقهاء[2] تعتبر أوراق الضمان باطلة طبقاً لمعاهدة سندات الشحن لما تتضمنه من إعفاء الناقل من الإلتزامات التي تفرضها عليه المعاهدة بإثبات حالة البضاعة، ولما تؤدي إليه من هدم حجية سند الشحن في الإثبات.

---

[1] القاضي المنفرد في بيروت، تاريخ ١٩٥٤/٠٢/٢٦، مجموعة حاتم، الجزء الثاني، ص ٥٨، رقم ٣

[2] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص١٩٨

٣) إسم السفينة :

توجب المادة ١٩٧ من قانون التجارة البحرية اللبناني أن يذكر في سند الشحن إسم السفينة التي تنقل عليها البضاعة وجنسيتها. وإذا لم تعين السفينة في سند الشحن فإنه يسمى "السند برسم الشحن" أو "السند للشحن" تمييزاً له عن سند الشحن الذي تعين فيه السفينة.

٤) شروط النقل :

كما يحتوي سند الشحن على شروط عقد النقل كمبلغ الأجرة وميناء القيام وميناء الوصول.

٥) تاريخ إصدار السند :

يجب أن يتضمن سند الشحن تاريخ اصداره. ولهذا البيان أهميته لأنه يحدد وقت إنتقال البضاعة إلى يد الربان ويحمله إبتداءً من هذا الوقت المسؤولية الناتجة عن الهلاك أو التلف أو التأخير.

كما تبدو أهمية هذا البيان في حالة البيوع البحرية، حيث أن معظم البضائع المنقولة بحراً هي بضائع قام الشاحن ببيعها إلى المرسل إليه ممّا يجعل عملية البيع مرتبطة بعملية النقل البحري إرتباطاً وثيقاً. ولذلك تسمى البيوع التي ترد على البضائع المنقولة بحراً "بالبيوع البحرية". كما أن الوفاء بالثمن في البيوع البحرية يتم في الغالب عن طريق فتح إعتماد مستندي لدى البنوك مضمون برهن على البضاعة المنقولة يكون فيه سند الشحن سنداً للبنك الدائن المرتهن. فأهمية ذكر التاريخ في السند الشحن تكمن في التحقق من وفاء البائع بالتزامه بتسليم االبضاعة في الميعاد المتفق عليه.

٦) عدد النسخ :

يشترط المشرع إصدار ثلاثة نسخ عن سند الشحن، يحتفظ الربان بواحدة، وتسلم الثانية للشاحن، والثالثة للمرسل إليه. وجرى العمل على تحرير سند على نسختين فقط : نسخة للربان ونسخة للشاحن يبعث بها إلى المرسل إليه ليتسلم البضاعة بمقتضاها. وبالمقابل ليس ما يمنع من زيادة عدد النسخ عن ثلاثة لمواجهة مخاطر الضياع والسرقة.

٧) توقيع الربان والشاحن :

يجب أن يحمل سند الشحن توقيع الربان وبصفته وكيلاً عن الناقل. وقد جرى العرف أن يوقع السند أو ممثل بري للناقل كأمين السفينة أو مدير الفرع أو الشركة المفوض بالتوقيع، كما يجب أن يكون موقعاً عليه من الشاحن أيضاً.

واذا لم يحمل سند الشحن توقيع الشاحن، جاز للناقل مع ذلك الإحتجاج بشروط سند الشحن على الشاحن إذا ثبت من الظروف والملابسات علمه بها وقبولها لها.

ثانياً: حجية سند الشحن في الإثبات

١. حجية سند الشحن فيما بين طرفيه:

يعتبر سند الشحن دليلاً كاملاً في الإثبات فيما بين طرفيه الناقل والشاحن. فتكون لبياناته حجية في إثبات عقد النقل سواء من حيث شروطه أو حقوق والتزامات الأطراف الناشئة عنه. وهو حجة أيضاً في إثبات واقعة الشحن ذاتها أي تسلّم الناقل للبضائع كما هي مبيّنة في سند الشحن (مادة ١٩٩ فقرة ٦ بحري). على أن حجية سند الشحن في العلاقة بين الناقل والشاحن ليست إلا حجية نسبية. فيجوز إثبات عكس ما ورد بسند الشحن من بيانات شريطة أن يكون ذلك بالكتابة[١]، بناءً على القواعد العامة للإثبات.

بعكس ما توجه إليه الدكتور مصطفى كمال طه في هذه المسألة حيث اعتبر أنه وإن كانت القواعد العامة تقضي بأنه لا يجوز إثبات عكس ماهو ثابت بالكتابة إلا بالكتابة، فإن هذه القواعد لا تطبّق في المواد التجارية. ومن ثم يجوز إثبات عكس بيانات سند الشحن بكافة طرق الإثبات[٢]، لعلّ هذا يعود

---

[١] محمد فريد عريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠١١، ص ٣١٥

[٢] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ٢٠٢

إلى اعتبار أن عقد النقل البحري يعتبر تجارياً حكماً بالنسبة للناقل، وتجارياً بالتبعية بالنسبة للشاحن (إذا أبرم لحاجات تجارته).

٢. حجية سند الشحن بالنسبة إلى الغير:

يستطيع الغير الاستناد إلى سند الشحن في مواجهة كل من الناقل أو الشاحن باعتبار أن للسند حجية مطلقة في الاثبات لمصلحته.

فإذا كان من الممكن إثبات عكس بيانات سند الشحن الخاصة بالبضاعة في العلاقة بين الناقل والشاحن، فإنه لا يجوز إثبات ما يخالف السند تجاه الغير. وليس في حجية سند الشحن في مواجهة الغير استثناء عن قاعدة نسبية العقود والتي تقضي باقتصار أثر العقد على المتعاقدين، ذلك أنّ سند الشحن يثبت أن بضاعة معيّنة قد شُحنت بحراً، وهذه واقعة مادية يتحمّل الغير آثارها ولو لم يكن لإرادتهم دخل في ايجادها، فيلتزمون باحترامها ويفيدون من قيامها.

إذاً، نجد أنه لسند الشحن حجيته ليس فيما بين طرفيه فحسب وإنما بالنسبة للغير أيضاً[١]. ويقصد بالغير كل شخص له حقوق مرتبطة بتنفيذ عقد النقل دون أن يكون طرفاً فيه، كالمرسل إليه إذا كان شخصاً آخر غير الشاحن والمؤمن على البضاعة.

وتبعاً لذلك، إذا قام نزاع بين الشاحن البائع والمرسل إليه المشتري بسبب عدم تسلّم الأخير للبضاعة، أمكن للأول أن يستند إلى سند الشحن في إثبات قيامه بتنفيذ التزامه بالتسليم. وللغير في كل الأحوال أن يقيم الدليل على عكس ما جاء في سند الشحن بكافة طرق الاثبات.

٣. حجية سند الشحن فيما يتعلّق بالبيانات الخاصة بالبضاعة:

تنص المادة ١٩٩ فقرة ٦ من قانون التجارة البحرية (وهي مطابقة لنصّ المادة ٣ فقرة ٤ من معاهدة سندات الشحن) على أنّ "وثيقة الشحن التي تُعطى بالصيغة المنصوص عليها أعلاه تثبت ما لم يُقدَّم دليل معاكس تسلُّم الناقل للبضاعة كما هي مبيّنة في الوثيقة".

---

[١] Cour de cassation, Arrêt No. ١٣٧٥, ١٦ Décembre ٢٠٠٨, Site élecronique, www.courdecassation.fr.

كما تنص المادة ٢٠٠ من القانون ذاته (وهي مطابقة لنصّ المادة ٣ فقرة ٥ من معاهدة سندات الشحن) على أنّ "اذا كانت افادة الشاحن عن علامات البضائع او عددها او كميتها او نوعها او زنتها مخالفة للحقيقة فيعد مسؤولا تجاه الناقل عن كل الاضرار الناتجة عن افادته ولكن ليس للناقل ان يتذرع بهذه الافادة المغايرة للحقيقة تجاه اي شخص كان غير الشاحن".

ويستفاد من هذين النصّين أن سند الشحن حجة فيما تضمنّه من بيانات متعلقة بعلامات البضاعة وعددها وكميّتها ونوعها ووزنها حتى يثبت العكس، واذا كان يتضمن بيانات غير صحيحة يكون للناقل دعوى ضمان في وجه الشاحن لكن هذا لا يعفي الناقل من مسؤوليته تجاه أي شخص آخر غير الشاحن أي تجاه الغير.

إذاً إنّ لسند الشحن حجية مطلقة في الإثبات فيما يتعلّق في هذه البيانات لصالح الغير والمرسل إليه بشكل خاص، وذلك لتعزيز القيمة الإئتمانية لسند الشحن حيث يسهل تداوله والحصول على الإئتمان بمقتضاه من جهة وتكريس ضرورة تحقق الناقل من البيانات التي يقدّمها الشاحن من جهة أخرى.

٤. التعارض بين سند الإيجار وسند الشحن:

في حال وجود تعارض بين سند الإيجار وهو ما يسمّى بالمشارطة وسند الشحن، فتسري شروط سند الإيجار في العلاقة بين المؤجر والمستأجر، ويحكم سند الشحن العلاقة بين المستأجر والشاحن، وذلك في حال لم يحتوِ سند الشحن على إحالة صريحة إلى سند الإيجار، حيث في هذه الحالة يتم الإعتداد فقط بسند الإيجار وحده.

وفي حال تعارض شروط خطية وشروط مطبوعة في سند إيجار وسند شحن نظما معاً، وإن كانت القاعدة الأساسية تقضي بوجوب ترجيح الشروط الخطية على الشروط المطبوعة، لكن في هذه الحالة وجب ترجيح شروط سند الشحن باعتبار أنه عمل لاحق لسند الإيجار ومن ثم يعتبر تعديلاً للعقد الأساسي.

ثالثاً: سند الشحن الإلكتروني

نظراً لتطوّر استعمال الحاسوب المتوافق مع أنظمة الاتصال الحديثة، تأثر قطاع النقل الدولي بالمعلومات الإلكترونية وذلك من أجل مواكبة التطور التكنولوجي وتسريع عملية تبادل المعلومات والمحافظة على أمانتها وسريتها. بالإضافة للواقع العملي، حيث نشهد أحياناً وصول البضاعة إلى الميناء قبل وصول وثيقة الشحن إلى المرسل إليه إما بسبب الاجراءات البريدية أو بسبب فقدان المستندات، مع ما يترافق، على سبيل المثال لا الحصر، من تأخير لتسليم البضاعة للمرسل إليه ومن تكاليف وأعباء إضافية على عاتقه جرّاء إشغال السفينة أو الحاويات أو الأرصفة فترة إضافية لحين وصول وثيقة الشحن، أو خسائر تطال الشاحن أو المرسل إليه نتيجة اخلالهم بموجب التسليم خلال مدة متفق عليها بين الأطراف المتعاقدة.

ونتيجة للجهود الدولية، أعدّت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي[١] (CNUDCI) مشروع إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، أو ما يعرف بقواعد روتردام، وتم اعتمدها في ١١ كانون الأول ٢٠٠٨.

أرست هذه الإتفاقية نظاماً قانونياً موحداً وحديثاً، ينظّم حقوق والتزامات الشاحنين والناقلين والمرسل إليهم بموجب عقود نقل من الباب إلى الباب تشمل بين مراحلها مرحلة بحرية دولية. وتستند إلى الإتفاقيات السابقة المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر، بالأخص إتفاقية بروكسل ١٩٢٤ وبروتوكولاتها وإتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع ١٩٧٨ (قواعد هامبورغ).

وتوفر قواعد روتردام إطاراً قانونياً يأخذ في الاعتبار العديد من التطورات التكنولوجية والتجارية التي حصلت في مجال النقل البحري منذ اعتماد تلك الإتفاقيات السابقة، بما في ذلك الزيادة التي شهدها النقل بالحاويات، والرغبة في خدمات النقل من الباب إلى الباب بموجب عقد واحد، ووثائق النقل

---

[١] هي هيئة قانونية رئيسية تابعة لمنظومة الأمم المتحدة في مجال القانون التجاري الدولي، ذات عضوية عالمية متخصصة في اصلاح القانون القانون التجاري على النطاق العالمي. أنشئت بقرار من الجمعية العامة ٢٢٠٥ (د–٢١)، مؤرخ في ١٧ ديسمبر ١٩٦٦، وتتمثل مهمتها في عصرنة ومواءمة القواعد المتعلقة بالتجارة الدولية. وتسميتها بالانجليزية UNCITRAL.

الإلكترونية. وتوفر الإتفاقية للشاحنين والناقلين نظاماً عالمياً ملزماً ومتوازناً لدعم تنفيذ عقود النقل البحري التي قد تشمل وسائل نقل أخرى.[1]

في إطار ما سعت إليه قواعد روتردام، من مجاراة المستجدات المذهلة في مختلف جوانب التجارة الدولية، وتفجر ثورة الحاويات، ونهضة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، والتخلي عن استعمال الأوراق، فقد نصت على استعمال الوثائق الإلكترونية بالإضافة إلى العادية في المادة الأولى منها، فعرفت في الفقرة السابعة عشر الخطاب الإلكتروني بأنه "المعلومات المعدة أو المرسلة أو المتلقاة أو المخزنة بوسيلة إلكترونية أو بصرية أو رقمية أو بوسيلة مشابهة، بما يؤدي إلى جعل المعلومات الواردة في الخطاب ميسورة المنال بحيث يمكن الرجوع إليها لاحقاً".
كما عرفت في الفقرة الثامنة عشر سجل النقل الإلكتروني بأنه "المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقياً بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني، والتي:
(أ) تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع بمقتضى عقد النقل؛
(ب) وتثبت وجود عقد للنقل أو تحتوي عليه".

ويعد التعاقد الالكتروني من أهم ما استحدث في عالم التجارة الدولية، والذي يعني التعاقد بين متعاملين من خلال استخدام أجهزة ووسائل الكترونية. ومن مزايا العقد الالكتروني أنه يمتاز بصفة العالمية، كما يتميز بالسرعة والدقة، حيث أن البيانات الخاصة بالعقود تكون صحيحة ولا مجال لإعادة كتابتها مرة أخرى عند اللزوم، الشي الذي يؤدي إلى التقليل من الخطأ إلى درجة كبيرة[2].

ومن مزايا العقد الالكتروني أيضاً، أنه أقل كلفة بالنسبة للتعامل بين الدول على شبكة الانترنت من التعامل الورقي أو التعامل عبر الفاكس أو البريد العادي. هذا بالإضافة إلى السرية، إذ أن إتمام

---

[1] الموقع الرسمي للهيئة القانونية الرئيسية التابعة لمنظومة الامم المتحدة في مجال القانون التجاري الدولي www.unictral.org .

[2] نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في إطار مدرسة دكتوراه، شعبة الحقوق والعلوم السياسية، تخصص عقود ومسؤولية، جامعة بومرداس، ٢٠١٣، ص٢٤.

المعاملات عبر الشبكة الالكترونية تعطي حيّزاً كبيراً من الأمان أكثر من طرق الاتصال العادية، حيث لا مجال لتسرب المعاملات أو العقود نظراً لحمايتها[١].

والوثيقة الإلكترونية، قد تكون رسالة إلكترونية عادية موقعة، أو تكون رسالة مشفرة باستخدام مجموعة من العمليات الحسابية يتم من خلالها تشفير مضمونها. ويتم اللجوء الى هذه النوعية الأخيرة من الرسائل، لإضفاء نوع من الثقة على سندات الشحن التي تتم عبر شبكة الانترنت، إذ تضمن للمرسل إليه سلامة المعلومات التي تتضمنها دون تحريف أو تعديل قد ينتج عن تدخل شخص آخر على الشبكة[٢].

بالمقابل إن سند الشحن الإلكتروني سوف يثير العديد من المشاكل والنزاعات القانونية، وسيشجع على زيادة عمليات الغش والتحايل في مجال التجارة البحرية الدولية وأنشطة الاستيراد والتصدير ونقل البضائع عن طريق البحر. وأكثر هذه الحوادث قد نتجت عن إستلام البضائع والرسائل المرسلة بدون أصول سندات الشحن الأصلية، لأن سند الشحن الكتابي الأصلي هو الدليل الوحيد الذي يثبت ملكية البضاعة المرسلة للشركة المصدّرة، وتنتقل هذه الملكية لحائز هذه السندات الشرعي، أي أن سندات الشحن المكتوبة هي الدليل الوحيد على من هو المالك الأصلي لهذه الرسائل أمام المحاكم.

ونشير هنا أن عمليات الغش والتواطؤ تتم غالباً من جانب طرفين أو أكثر، والطرف الأول لهذه العمليات هي الشركة المرسل إليها أو المستوردة والتي غالباً تقوم بالتحايل في أن تقوم باستلام الرسائل المرسلة إليها بدون سداد ثمنها للشركة المصدرة وبدون أصول سندات الشحن، أما الطرف الثاني لعمليات الغش والتحايل فيكون إما التوكيل الملاحي وإما ربان السفينة وإما شركة الشحن ذاتها، وقد يشترك في هذه العمليات أكثر من طرف في ذات الوقت[٣]. لذلك يعتبر الإعتراف بما يسمى بسند الشحن الإلكتروني، وبالرغم من الفوائد والتسهيلات الكثيرة التي يقدمها، أمراً دقيقاً يجب تروي المشرع اللبناني بشأنه ومعاينة مختلف طياته قبل تشريعه قانوناً.

---

[١] مناني فراح، العقد الإلكتروني وسيلة اثبات حديثة في القانون المدني الجزائري ، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، ٢٠٠٩، ص ٣١.

[٢] محمد ابراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، مصر، ٢٠٠٥، ص ٦٥.

[٣] نبيل فرح، سند الشحن الإلكتروني المقترح الأخذ به وتعارضه مع تشجيع عمليات الغش والتحايل في مجال التجارة البحرية الدولية، www.inter-review.com/magazine-show.

المبحث الثاني : طبيعة مسؤولية الناقل البحري وقواعدها

بدايةً، عندما نبحث في مسؤولية الناقل البحري، فنعني بها المسؤولية التي تقوم بوصفه ناقلاً مرتبطاً بعقد نقل، وعليه نستبعد المسؤولية التي تقوم على أساس آخر، غير كونه ناقلاً[1]، كمسؤوليته عن الاضرار التي تسببها السفينة لرصيف الميناء أو لسفينة أخرى راسية في الميناء.

وسنبحث في الفقرة الأولى طبيعة مسؤولية الناقل البحري، وفي الفقرة الثانية قواعد هذه المسؤولية.

الفقرة الأولى: طبيعة مسؤولية الناقل البحري

بالنسبة لطبيعة هذه المسؤولية، فنشير أن المسؤولية المدنية هي على نوعين، مسؤولية عقدية ومسؤولية تقصيرية.

فيما يتعلّق بالمسؤولية العقدية، فعندما يُبرم العقد يلتزم كل طرف فيه بموجب معيّن يقابله موجب

حددت مواصفاته بالذات، وقد علّق منفعة معينة على إستيفائه بالذات. وقد كرّست المادة ٢٤٩ من قانون الموجبات والعقود هذه القاعدة ونصّت على أنه "يجب على قدر المستطاع أن توفى الموجبات عيناً إذ إن للدائن حقّاً مكتسباً في استيفاء موضوع الموجب بالذات". فإذا لم ينفذ المدين موجبه ترتبت عليه المسؤولية، أي الإلتزام بالتعويض على الدائن عن الأضرار التي أصابته من جرّاء عدم التنفيذ.

ولكي تقوم هذه المسؤولية يجب أن تجتمع أركانها الخمسة وهي:

١. أن يقوم عقد صحيح تضمن موجبات محددة وملزمة لكل من طرفيه.
٢. أن يحصل عدم تنفيذ لهذه الموجبات أو تنفيذ جزئي أو سيء لها، وهذا ما يشكل الخطأ العقدي.
٣. أن يحصل ضرر لأحد طرفي العقد.

---

[1] حسن كيره، مسؤولية الناقل الجوي، مجلة الحقوق، كلية الحقوق الاسكندرية، السنة الثامنة، مصر، ١٩٥٨-١٩٥٩، العددان الأول والثاني، ص ١.

٤. أن يُعزى هذا الضرر للمدين بالموجب الذي لم ينفذ، أو الذي نفّذ جزئياً أو بصورة سيئة.
٥. في بعض الأحوال التي حدّدها القانون لا بد من إنذار المدين بوجوب تنفيذ موجباته.

فالغاية من إقامة المسؤولية العقدية هي التعويض على الدائن بموجب، في حال عدم التنفيذ، بما يعادله، ويسمى هذا التعويض تعويضاً بدلياً. أما في حال بقي التنفيذ ممكناً إنما حصل تأخير فيه، ترتب تعويض التأخير الحاصل. وفي حال حصل تنفيذ جزئي للموجب يعوّض على الدائن عما لم ينفذ من موجبه، كما في حال حصل تنفيذ سيء للموجب يعوّض عليه عن الضرر الحاصل جرّاء ذلك.

لكن الإلتزام بهذا التعويض مقيّد بأحكام المادة ٢٦٢ من قانون الموجبات والعقود بحيث لا يتجاوز الأضرار التي يمكن توقعها عند إنشاء العقد، ما لم يكن المدين قد ارتكب خداعاً، فمجال التعويض إذاً محدود.

أما الصورة الثانية من المسؤولية، هي المسؤولية التقصيرية، وهي التي تقوم بالإستناد لفعل شخصي يُحدث ضرراً للغير. يتصف هذا الفعل بالخطأ بينما يكون الضرر مادياً أو معنوياً يلحق بالإنسان أو بأمواله. ولا بد من قيام الصلة السببية بين الضرر والخطأ حتى تقوم مسؤولية المتسبب به فيترتب عليه موجب التعويض. ويكون هذا الأخير مطلقاً سواء أكان الضرر مباشر أم غير مباشر أو كان الضرر أدبياً أو مستقبلياً شرط أن يكون بالإمكان تحديده من قبل القاضي، على ما نصّت عليه المادة ١٣٤ من قانون الموجبات والعقود. فقد نصت هذه المادة على أن العوض الذي يجب للمتضرر من جرم أو شبه جرم يجب أن يكون في الأساس معادلاً للضرر الذي حلّ به. وأضافت بأن الضرر الأدبي وكذلك الضرر غير المباشر والضرر المستقبلي قابل للتعويض عنه.

فيما يتعلّق بطبيعة المسؤولية موضوع بحثنا، فلا يوجد ما يبرر اعتبارها مسؤولية تقصيرية طالما إرتبط الناقل بالشاحن بموجب عقد لأنه حيث يكون النقل بموجب عقد تكون المسؤولية التي تنشأ من الإخلال بتنفيذ الالتزامات التي يفرضها العقد، مسؤولية عقدية. وبالتالي لا يمكن اللجوء إلى قواعد المسؤولية التقصيرية حتى لو نشأ الضرر الذي تعرض له المرسل إليه من غش الناقل أو خطأه الجسيم حيث يصبح التعويض يشمل ما كان متوقعاً وما لم يكن متوقعاً، إذ تبقى قواعد المسؤولية العقدية هي محور المساءلة لأنها أخص من التقصيرية.

وأوضح الدكتور السنهوري[1] رأيه في هذه النقطة، حيث إعتبر "إن المدين مسؤول عن الضرر المباشر بأكمله، حتى غير المتوقع لأنه هو الذي أحدثه بخطئه، إلّا أن المسؤولية العقدية تتميز بأنها تقوم على العقد، فإرادة المتعاقدين هي التي تحدد مداها. وقد انصرفت هذه الإرادة إلى جعل المسؤولية مقصورة على المقدار الذي يتوقعه المدين، فهذا هو المقدار الذي يفترض إفتراضاً معقولاً أن المدين قد ارتداه، ويكون هذا الإفتراض بمثابة شرط إتفاق يعدل من مقدار المسؤولية بقصرها على مقدار الضرر المتوقع، ولكن لما كان هذا الشرط باطلاً في حالتي غش المدين وخطئه الجسيم، أصبح المدين في هاتين الحالتين ملتزماً بالتعويض عن كل الضرر متوقعاً كان أو غير متوقع لأنه رجع إلى الأصل بعد إبطال الشرط الإتفاقي الذي يعدل في مقدار المسؤولية".

لكن ليس معنى ذلك أنه لن يسأل الناقل تقصيرياً، فهو يسأل بناءً على قواعد المسؤولية التقصيرية عند عدم وجود عقد وهي الحالة التي اشارت إليها بعد النصوص عندما يكتشف الناقل أن البضاعة مشحونة في السفينة بغير علمه.

فإذا إكتشف الناقل البضاعة المشحونة قبل ابحار السفينة فيكون له الحق في اخراجها منها أو يقبل نقلها. فإذا أخرجها لم يعد ثمة نقل ولا مجال للبحث عن المسؤولية، أما إذا قبل النقل وقام به فعلاً، فيفترض وجود عقد نقل، فالشاحن وضع البضاعة في السفينة والناقل قام بنقلها.

أما إذا إكتشف البضاعة بعد إبحار السفينة، وقام بإيصالها إلى مكان التفريغ، هنا يمكن القول بمسؤولية الناقل التقصيرية عن الاضرار التي تصيب البضاعة. وينتج عن ذلك تطبيق القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية ومنها ضرورة إثبات خطأ الناقل الذي أدى إلى حصول الضرر.

إذاً نخلص إلى القول بأن مسؤولية الناقل هي عقدية، حيث تجد مصدرها في عقد النقل الذي يبرمه مع الشاحن، وبالتالي فهي تقوم على الإخلال بإلتزام عقدي، وهو في هذه الحالة إلتزام بتحقيق نتيجة[2] معينة تتمثل في نقل البضاعة سليمة إلى ميناء الوصول في الميعاد المحدد[1].

---

[1] عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، دائرة المعارف القانونية، القاهرة، مصر، ١٩٦٤، ص ٧٧١

[2] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ٢٣٦

فمجرد عدم تحقق هذه النتيجة بسبب هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها يعتبر في ذاته خطأ موجباً لمسؤولية الناقل ويكون مسؤولاً عن التعويض دون أن يكلف الشاحن بإثبات خطأ الناقل، وبالتالي لا يستطيع الناقل أن يدفع عنه المسؤولية إلا بنفي علاقة السببية بين هذا الخطأ المتحقق وبين الضرر الذي أصاب الشاحن، ولا سبيل أمام الناقل لنفي تلك العلاقة سوى إثبات السبب الأجنبي كقوة قاهرة أو خطأ من الشاحن أو خطأ من الغير.

ولمّا كانت مسؤولية الناقل البحري عقدية، فإنّ ما تقضي به القواعد العامة لهذه المسؤولية هو اعتماد الخطأ أساساً لقيامها ويتمثّل الخطأ في الإخلال بتنفيذ الإلتزام العقدي أي ما يُسمى بالخطأ العقدي، وبالعودة لنص المادة ٢١٠ من قانون التجارة البحرية والمادة الرابعة من المعاهدة، اللّذان ينصّان على تعداد أسباب دفع المسؤولية، حيث يجوز للناقل دفع المسؤولية بإثبات إحدى الحالات المنصوص عليها أو إثبات أن الضرر الذي لحق بالبضائع لا يرجع إلى خطئه أو خطأ تابعيه، وبالتالي فإن مسؤولية الناقل قائمة إذاً على افتراض خطأ الناقل[٢].

بمعنى آخر، فإن أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع هو الخطأ المفترض وليس الخطأ الواجب الإثبات، أي يُفترض الخطأ من جانب الناقل بمجرّد حدوث الضرر، فالشاحن لا يكلف بإثبات الخطأ الصادر من الناقل بل يكفي حصول الضرر وبالتالي قيام مسؤولية الناقل.[٣]

---

[١] محكمة الدرجة الأولى في بيروت، الغرفة الرابعة الناظرة في القضايا التجارية، قرار رقم ٣١٢٤/٢١، تاريخ ١٩٩٤/٠١/٢٦، إلياس أبو عيد، القرارات الكبرى في الإجتهاد اللبناني والمقارن، الجزء ٥٧، غير مذكور دار وسنة النشر، ص ٨٣.

[٢]محكمة التمييز المدنية اللبنانية قرار رقم ٣٢ تاريخ ٢٠٠٠/١٢/١٢، مركز الأبحاث والدراسات في المعلوماتية القانونية، الجامعة اللبنانية، الموقع الإلكتروني www.legallaw.ul.edu.lb.

[٣] أمين خلفي ، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ ١٩٧٨، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق جامعة مولود معمري، تيزي وزو، ٢٠٠٩، ص ٥٤.

والسؤال الذي يُطرح هنا:

كيف ينقضي عقد النقل البحري، قوام هذه المسؤولية العقدية؟

بالمبدأ ينقضي عقد النقل البحري كأي عقد آخر بنتفيذه، أي بنقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ في الميعاد وبالمقابل قيام الشاحن أو المرسل إليه بدفع الأجرة المتفق عليها.

غير أن هذا العقد قد ينقضي قبل أن يتم تنفيذه بسبب القوة القاهرة، وبسبب عدم قيام أحد المتعاقدين بتفيذ التزاماته الناشئة عن العقد.

١. إنقضاء العقد بسبب القوة القاهرة:

لم يعرف المشرع اللبناني القوة القاهرة، لذلك تولّى الفقه والإجتهاد تحديد مواصفاتها، فاعتبرا أنها تتحقق فيما إذا حصلت نتيجة لعوامل غير متوقعة ولم يكن بالاستطاعة دفعها ومن لم يتسبب المدين بها بل كانت خارجة عنه.[١]

- عدم توقع الحادث: فيجب أن يكون الحدث الذي أدى إلى عدم تنفيذ الموجب غير المتوقع عادةً عند توقيع العقد، أي أنه ليس من ضمن ما يمكن حدوثه في ظروف عادية.
- عدم إمكانية دفع الحدث: أي يجب على المدين أن يثبت عدم تمكنه من دفع الحدث الذي تسبب بعدم تنفيذ الموجب، مما يعني أن إبعاد الحدث كان خارجاً عن مقدوره بالنظر لوضعه الشخصي أو لطبيعة هذا الحدث.
- الطابع الخارجي للحدث: أي يجب أن يكون الحدث منبثقاً عن عامل خارجي عن المدين باعتبار أنه إذا تسبب به شخصياً أو بإهماله يكون مسؤولاً عن نتائجه.

يترتب على القوة القاهرة إمّا تأخير تنفيذ العقد، وإما استحالة تنفيذه.

---

[١] مصطفى العوجي، القانون المدني، الجزء الثاني، المسؤولية المدنية، الطبعة الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠٠٧، ص ١١٠ و ١١١.

ففي الحالة الأولى، أي إذا نشأ عن القوة القاهرة تأخير تنفيذ العقد، مثل أن تهب عواصف تعيق السفر مؤقتاً، فيظل العقد نافذاً دون زيادة في الأجرة أو تعويض عن التأخير. على أن العقد ينفسخ بقوة القانون إذا كان التأخير يؤدي إلى فسخ الصفقة التجارية التي أبرم العقد من أجلها كما نصت الفقرة الثالثة من المادة ١٩٢ من قانون التجارة البحرية اللبناني.

أما في الحالة الثانية، فإذا ترتب على القوة القاهرة استحالة تنفيذ العقد، مثل فرض حصار بحري على ميناء الوصول، فقضت الفقرة الأولى من المادة المذكورة أعلاه على أن العقد ينفسخ بقوة القانون بلا تعويض لأحد الطرفين على الآخر، أما اذا طرأت القوة القاهرة قبل سفر السفينة وبعد البدء في تنفيذ العقد، فتناولت هذه الحالة الفقرة الثانية من ذات المادة ونصت على الفسخ لقاء تعويض عند الإقتضاء.

ونشير أن هذه التطبيقات ما هي إلا محض تطبيق للقواعد العامة.[١]

٢. عدم قيام الشاحن بتنفيذ التزاماته:

إذا لم يقم الشاحن بتنفيذ التزاماته المتفق عليها بموجب عقد النقل، جاز للناقل أن يطلب فسخ العقد والتعويض وفقاً للقواعد العامة.

وتفريعاً عن ذلك، قضت المادة ١٨٠ من قانون التجارة البحرية بأنه إذا لم يأتِ الشاحن بالبضاعة المتفق عليها جاز للناقل أن يطلب فسخ العقد مع التزام الشاحن بدفع الأجرة كاملة، لكن إذا شحن الناقل بضاعة أخرى بدلاً من بضاعة الشاحن، كان لهذا الأخير ثلاثة أرباع أجرة البضاعة المشحونة.

وقضت المادة ١٨٣ بحري بأنه إذا أخرج الشاحن بضاعته من السفينة أثناء السفر وجب عليه دفع الأجرة بكاملها.

---

[١] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ٢٩٦.

٣. عدم قيام الناقل بتنفيذ التزاماته:

اذا لم يقم الناقل بتنفيذ التزاماته الناشئة عن العقد، أي أنه لم يضع السفينة تحت تصرّف الشاحن في الزمان و المكان المتفقان عليهما، جاز للشاحن تطبيقاً للقواعد العامة، أن يطلب تعويضاً عما لحقه من ضرر بسبب عدم التنفيذ.

ويمكن أن يحتفظ الناقل لنفسه أحياناً بالحق في فسخ العقد دون تعويض في حال لم تستوفِ السفينة حمولتها من البضاعة في زمن محدد. فهو يقبل البضاعة من الشاحن ويشترط عليه أنه إذا لم يجد بضاعة تكمل حمولة السفينة يكون له الحق في فسخ العقد، وهذا ما يعرف بالشحن بطريق اللّم،

كما يمكن أن ينص العقد على اعتباره مفسوخاً من تلقاء نفسه إذا لم تبحر السفينة في تاريخ معين Cancelling clause، أو إذا أعلنت الحرب من دولة معينة War Clause .[١]

الفقرة الثانية: قواعد مسؤولية الناقل البحري

هذه المسؤولية كانت تخضع لأحكام القواعد العامة في المسؤولية العقدية. ونظراً للظروف الخاصة التي تمارس فيها صناعة النقل البحري، فقد درج الناقلون على إشتراط إعفائهم من المسؤولية عن تنفيذ عقد النقل البحري أو تحديد هذه المسؤولية[٢]، فوجد الشاحنون في التأمين ملجأ لهم، فأخذوا يؤمنون على بضائعهم ضد هلاك البضاعة وتلفها.

إلّا أن هذا العلاج لم يرفع عن الشاحنين وطأة شروط الناقلين لارتفاع قسط التأمين على البضائع بسبب عدم مسؤولية الناقل، ولم يقتصر الأمر على الشاحنين بمقتضى سند شحن بل اشترك في النزاع المؤمّنون والبنوك. وتضخم النزاع بحيث أصبحت الدول أطرافاً فيه، فالدول ذات الأسطول البحري الضخم تدافع عن مصالح المجهزين وتؤيّد الإبقاء على شروط الإعفاء، والدول المصدّرة للبضائع التي تنتجها تقف دفاعاً عن قضية الشاحنين.

---

[١] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ٢٩٦

[٢] محمد فريد عريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص ٣٣٧.

ولما يئس الشاحنون في تغيير نظرة القضاء بالنسبة لصحة هذه الشروط، تحوّلت جهودهم إلى التشريع، لكن هذه الجهود لم تُثمر بتقرير البطلان تشريعياً إلا في الولايات المتحدة الأميركية، حيث تقدم عضو مجلس الشيوخ Michel Harter بمشروع قانون عام ١٨٩٢ كامل المنفعة للشاحنين دون المجهزين بتقريره بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية، ولكن هذا المشروع أدخلت عليه بعض التعديلات تخفيفاً لقساوته بالنسبة للمجهزين وصدر بتاريخ ١٣ شباط ١٨٩٣. ويعتبر قانون هارتر Harter Act المصدر الأساسي البعيد لمعاهدة سندات الشحن.

بعدها استمرت الجهود وتوالت المؤتمرات، إلى أن عقد مؤتمر في لاهاي انتهى إلى وضع قواعد لاهاي سنة ١٩٢١ على أن تطبّق ابتداءً من كانون الثاني ١٩٢٢. وقد ارتكزت هذه القواعد على قانون هارتر الأميركي، ووضعت في صورة سند شحن نموذجي Connaissement–type ليحل مكان سندات الشحن التي كانت تُستعمل في ذلك الوقت والتي كانت تتضمن شروط الإعفاء من المسؤولية.

كما أن الخطوط العريضة لمعاهدة سندات الشحن قد رُسمت في لاهاي إلا أن أحكامها لم تكن إلزامية، مما أضاع مكاسب الشاحنين، وأصبح من الضروري عقد معاهدة دولية تتعلّق نصوصها بالنظام العام وتكون لها قوة تشريعية ملزمة في البلاد الموقعة عليها. فجُهز مشروع معاهدة بقصد عرضه على مؤتمر بروكسل الدبلوماسي.

عُرض الأمر على مؤتمر بروكسل الدبلوماسي سنة ١٩٢٢، الذي ضمّ ممثلي ست وعشرين دولة فاتخذ أساساً لعمله قواعد لاهاي بعد إدخال تعديلات طفيفة عليه. وانتهى عمل المؤتمر بالتوقيع على المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلّقة بسندات الشحن ببروكسل ٢٥ آب ١٩٢٤.

وأقرّ أن نصوص المعاهدة تتعلق بالنظام العام، وألحق بالمعاهدة بروتوكول توقيع له نفس قوة المعاهدة ونص هذا البروتوكول على أنه يمكن للجهات العليا المتعاقدة تنفيذ المعاهدة إما عبر إعطائها قوة القانون أو بإدخال قواعدها في التشريع الداخلي، ونذكر أن معظم الدول الموقّعة على هذه المعاهدة كانت قد استمدت تشريعاتها البحرية من أحكام هذه المعاهدة قبل التوقيع عليها، مثل لبنان، مصر،

وليبيا... وغيرها الكثير من الدول، وذلك حرصاً على صالح التجارة البحرية ومنعاً للإزدواج التشريعي في موضوع واحد.

ثم قرّرت الدول المعنية أنه من المفيد تعديل صيغة المعاهدة المقررة في ٢٥ آب ١٩٢٤، وهذا ما حصل إذ وقع بروتوكول معدل في بروكسل بتاريخ ١٩٦٨/٠٣/٢٣، أوضح بعض الأحكام الواردة في المعاهدة وحذف مواداً وأضاف أخرى.

إلا أنه ما لبث أن برز خلاف حول كيفية حساب التعويض عن التلف أو الأضرار، فوقع الفرقاء من جديد بروتوكول أخير في ٢١ كانون الأول ١٩٧٩.

كما عُقد مؤتمر دبلوماسي في هامبورغ أدّى إلى صدور اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع بحراً وتوقيعها في ٣١ آذار ١٩٧٨، ودخلت هذه الإتفاقية حيّز النفاذ في الأول من تشرين الثاني لعام ١٩٩٢ عندما انضم عدد الدول التي كانت مسبقاً مطلوبة لنفاذ الإتفاقية.

انضمّ لبنان إلى العديد من الإتفاقيات والمعاهدات الدولية البحرية، وأهمها الاتفاقيتين المذكورتين أعلاه، حيث انضم إلى إتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ العائدة لتوحيد بعض القواعد المتعلّقة ببوالص الشحن والبروتوكول المعدّل لها بمقتضى القانون رقم ٧٥/١٣ صادر بتاريخ ١٩٧٥/٠٤/٠٥. وقد أخذ التقنين البحري اللبناني بأحكام هذه المعاهدة في المواد ٢٠٨ وما يليها من قانون التجارة البحري.

كما انضم إلى اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع بالبحر والموقعة في هامبورغ بتاريخ ١٩٧٨/٠٣/٣٠، بمقتضى القانون رقم ٨٣/٤ تاريخ ١٩٨٣/٠١/٠٥.

استوقفتنا في هذا الصدد مسألة مهمة يجب التطرق اليها، وهي مدى تطبيق معاهدتي بروكسل وهامبورغ في لبنان. حيث تنص المادة الثانية من قانون أصول المحاكمات المدنية اللبناني أنه "على المحاكم أن تتقيد بمبدأ تسلسل القواعد، فعند تعارض أحكام المعاهدات الدولية مع أحكام القانون العادي تتقدّم في مجال التطبيق الأولى على الثانية". وهذا يعني أنه إذا تعارضت أحكام القانون مع أحكام المعاهدة الدولية على القاضي تطبيق أحكام هذه الأخيرة.

كما سبق وذكرنا أن لبنان قد وقّع معاهدة بروكسل لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن في ١٩٧٥/٠٧/١٩، ووقّع بروتوكولها في ١٩٧٧/٠٦/٢٣، إلا أنه وبعد أن أجيز للحكومة اللبنانية التصديق على إتفاقية هامبورغ بموجب القانون رقم ٨٣/٠٤ الصادر بتاريخ ١٩٨٣/٠١/٠٥، نطرح النقاش حول أي من هاتين الإتفاقيتين تُطبّق في لبنان؟

نشير هنا أن على سبيل التوضيح لأهمية تحديد الإتفاقية الواجبة التطبيق، أن اتفاقية هامبورغ تلتقي مع إتفاقية بروكسل في عدد من النقاط، وتختلف عنها بعدة فروقات سنشير إلى أهمها باختصار:

- إن إتفاقية بروكسل تسري على المرحلة البحرية في النقل فقط، بينما تشمل قواعد هامبورغ المدة التي تكون فيها البضاعة في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ.
- تستبعد إتفاقية بروكسل نقل الحيوانات الحية من نطاق تطبيقها، بينما تشمل هامبورغ هذا النوع من النقل مع تحديد أحكاماً خاصة به.
- تقصي معاهدة بروكسل من نطاق تطبيقها البضاعة المصرح عنها بموجب إتفاقية النقل بأنها موضوعة على سطح السفينة ويجب أن تكون هذه البضاعة قد تم فعلاً نقلها بهذه الطريقة، بينما تشمل اتفاقية هامبورغ البضاعة المشحونة على سطح السفينة غير أنها قد وضعت بشأنها قواعد خاصة.
- تجيز بروكسل الشروط الإتفاقية بمعرض النقل الإستثنائي شرط ألا يكون قد أعطيت بوليصة الشحن، وأن يدرج الإتفاق المعقود في إيصال غير صالح للتعامل، في حين أن هامبورغ لا تتضمن نصوصها التي تحدد نطاق تطبيقها أي نص يجيز للناقل الإتفاق مع الشاحن على استبعاد النقل الإستثنائي من نطاقها مما يجعل النقل الإستثنائي ضمن نطاق تطبيقها.
- إن إتفاقية بروكسل لم تأتِ على ذكر كتب الضمان، بينما تنظم هامبورغ هذه الكتب.
- إتفاقية بروكسل لم تتطرق أيضاً لحالة النقل المتتابع، بينما تنظم هامبورغ هذه الحالة.
- تقوم مسؤولية الناقل البحري في بروكسل على أنها موجب نتيجة، يستطيع الناقل التملص منها إذا أثبت إحدى الحالات المحددة حصراً في المادة الرابعة منها، أما في هامبورغ فأساس

مسؤولية الناقل هو موجب بذل العناية مع قلب عبء الإثبات، ويستطيع الناقل التملص إذا أثبت أنه هو وتابعوه قد بذلوا الهمة الكافية للحؤول دون وقوع الضرر أو الحد من نتائجه.

- أقرت إتفاقية بروكسل عدة شروط لإعفاء الناقل من المسؤولية، فيما حُذفت هذه الشروط من هامبورغ ومنها الخطأ الملاحي. ويُعد ذلك تطوراً مهماً في تحسين مكانة الشاحن.
- بالنسبة للتحديد القانوني، فقد حددت إتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ التعويض ب ١٠٠ ليرة إسترلينية عن كل رزمة أو وحدة (وحدد بروتوكول ١٩٦٨ وبروتوكول ١٩٧٩ تعويضات خاصة بهما أيضاً)، بينما تمّ تحديد التعويض في هامبورغ ب ٨٣٥ وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة، أو ب ٢ وحدة حسابية عن كل كيلوغرام، على أن يؤخذ بالحد الأكبر.
- في اتفاقية بروكسل يجب توجيه الإخطار في حالة التلف الظاهر قبل أو في وقت التسليم، وفي حالة التلف غير الظاهر يجب توجيه الإخطار خلال ثلاثة أيام من تاريخ التسليم، ولا يتوجب الإخطار في حالة التأخير. أما بحسب قواعد هامبورغ، ففي حال التلف الظاهر يجب توجيه الإخطار في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي مباشرة تسليم البضاعة للمرسل إليه، وفي حال التلف غير الظاهر يتعيّن على المرسل إليه إخطار الناقل خلال ١٥ يوماً متصلة تلي مباشرة يوم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، وفي حالة الأضرار الناتجة عن التأخير يتعيّن على المرسل إليه توجيه إخطار إلى الناقل بالأضرار الناتجة في تسليم البضاعة خلال ٦٠ يوماً متصلة تلي مباشرة يوم تسليمها، كما إن عدم إرسال التحفظ في الفترة القانونية يشكل دفعاً بعدم القبول.
- إن إتفاقية بروكسل لم تتضمن أحكاماً ترعى شروط التحكيم، فيما نظّمت قواعد هامبورغ أحكاماً خاصة بالنسبة للتحكيم.
- إن مدة مرور الزمن على إقامة الدعوى بحسب إتفاقية بروكسل هي سنة واحدة من تاريخ التسليم الفعلي أو إعتباراً من التاريخ الذي كان يتوجب فيه تسليم البضاعة، بينما تطيل هامبورغ مدة التقادم إلى سنتين بدلاً من سنة.

بالعودة إلى موضوعنا، وهو الإتفاقية التي تطبّق أحكامها في لبنان في دعاوى مسؤولية الناقل البحري، نجد أنه قد تنازع هذه المسألة رأيان أساسيان، الرأي الأول بنى أساسه نسبةً للوضع القانوني الراهن

حيث انضم لبنان إلى اتفاقية بروكسل لتوحيد سندات الشحن في ١٩٧٥/٠٧/١٩ ودخلت حيّز التنفيذ في ١٩٧٦/٠١/١٩، وانضم إلى بروتوكول ١٩٦٨ المتعلق بتعديل معاهدة سندات الشحن البحري في ١٩٧٥/٠٧/١٩ ودخل حيّز التنفيذ في ١٩٧٧/٠٦/٢٣، كما وقّع لبنان على بروتوكول ١٩٧٩ بشأن تعديل بعض بنود الإتفاقيتين المذكورتين آنفاً في ٠٧ شباط ١٩٨٠.

واستناداً إلى الفقرة الرابعة من المادة ٣١ من اتفاقية هامبورغ التي تنص على أن : "على الرغم من أحكام المادة ٢ من هذه الاتفاقية ولأغراض الفقرة ١ من هذه المادة يجوز للدولة المتعاقدة أن تُرجئ إذا استصوبت ذلك، إعلان نيّتها في الإنسحاب من إتفاقية عام ١٩٢٤ ومن إتفاقية عام ١٩٢٤ بصيغتها المعدّلة ببروتوكول عام ١٩٦٨ لفترة أقصاها خمس سنوات اعتباراً من بدء نفاذ هذه الإتفاقية.

وعليها حينئذٍ إشعار حكومة بلجيكا بنيّتها، وعليها أثناء هذه الفترة الإنتقالية أن تطبّق هذه الإتفاقية، دون أيّة إتفاقية سواها، تجاه الدول المتعاقدة فيها"، استناداً لها أجّل لبنان نقض إتفاقية بروكسل خمس سنوات من تاريخ دخولها حيّز التنفيذ، ولمّا دخلت حيّز التنفيذ ابتداءً من ١٩٩٢/١١/٠١ حيث كانت الإتفاقية قد اشترطت لنفاذها انضمام ٢٠ دولة على الأقل إليها وهذا ما حصل في هذا التاريخ مع انضمام دولة زامبيا، فتسري إذاً بناءً على هذا الرأي إتفاقية هامبورغ في لبنان اعتباراً من ١٩٩٧/١١/٠١.

وبعودتنا للإجتهادات الحديثة، لاحظنا أن قرارات المحاكم أخذت تتجه مؤخراً نحو تطبيق إتفاقية هامبورغ على النزاعات التي تتناول مسؤولية الناقل البحري.[١]

---

[١] محكمة الإستئناف المدنية في بيروت الغرفة الرابعة، قرار رقم ١٧٠ تاريخ ٢٠١٤/٠١/٣١، العدل، ٢٠١٤، العدد ٢، ص٨٠٧.

- محكمة الإستئناف المدنية في بيروت الغرفة التاسعة، قرار رقم ١٣٠٩ تاريخ ٢٠١٢/٠٩/٠٦، العدل، ٢٠١٣، العدد ١، ص ٢٥٦.
- محكمة الإستئناف المدنية في بيروت الغرفة الرابعة، قرار رقم ١٥٤٧ تاريخ ٢٠١٠/١٢/٢٢، العدل، ٢٠١١، العدد ٤، ص١٧٥٠.
- القاضي المنفرد المدني في بيروت الناظر في الدعاوى التجارية، قرار رقم ٣٨ تاريخ ٢٠١٢/٠٣/٢٢، العدل، ٢٠١٢، العدد ٤، ص ٢٠٠٦.

أما الرأي الثاني فيرى أنه لا يمكن تطبيق إتفاقية هامبورغ في لبنان حالياً وذلك بناءً على المادة ٣١ من الإتفاقية التي تنص في فقرتها الأولى على أنه: "يجب على كل دولة من الدول الأطراف في الإتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة تتعلق بسندات الشحن، الموقعة في بروكسل في ٢٥ آب ١٩٢٤ (إتفاقية ١٩٢٤)، أن تقوم، حين تصبح دولة متعاقدة في هذه الإتفاقية، بإخطار الحكومة البلجيكية، بوصفها الوديع على إتفاقية ١٩٢٤، بنيتها في الإنسحاب من الإتفاقية المذكورة معلنةً أن الإنسحاب يسري اعتباراً من التاريخ الذي يبدأ فيه نفاذ هذه الإتفاقية عليها"، أي يستند هذا الرأي إلى أن الدولة اللبنانية لم تقم بإبلاغ الحكومة الأجنبية بوصفها الوديع لإتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ بانسحابها من هذه الإتفاقية الأخيرة، كما توجبه الفقرة الأولى من المادة ٣١ من إتفاقية هامبورغ المذكورة أعلاه.

كما وأن الحكومة اللبنانية قد أصدرت بتاريخ ١٩ نيسان ١٩٩٦، مرسوماً برقم ٨٣٠٥ نُشر في الجريدة الرسمية العدد رقم ١٨ تاريخ ١٩٩٦/٠٥/٠٢، حددت فيه تبعة الناقل البحري عن البضاعة المشحونة بواسطة السفن، وأسندت المرسوم المذكور إلى إتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ والتعديلات الجارية عليها، وليس إلى إتفاقية هامبورغ، الأمر الذي يفيد بأن الحكومة اللبنانية ما تزال تعتبر نفسها منضمة إلى إتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ مما يحول دون تطبيق إتفاقية هامبورغ في لبنان.[١]

ولو قمنا بالإستناد إلى الرأي الأول الذي عرضناه، باعتبار أن إتفاقية هامبورغ تسري في لبنان إعتباراً من ١٩٩٧/١١/٠١، (علماً أن بعض القرارات إعتبرت تاريخ بدء تنفيذ إتفاقية هامبورغ في لبنان هو

– القاضي المنفرد المدني في بيروت الناظر في الدعاوى التجارية، قرار صادر بتاريخ ٢٠١١/١١/٢٨، العدل، ٢٠١٢، العدد ٢، ص ١٠٢٧.

– محكمة الدرجة الأولى في بيروت الغرفة الثالثة، قرار رقم ٥٤ تاريخ ٢٠١١/٠٣/٠٣، العدل، ٢٠١١، العدد ٢، ص٨٦٧.

– القاضي المنفرد المدني في بيروت الناظر في الدعاوى التجارية، قرار صادر بتاريخ ٢٠١٠/١١/١٥، العدل، ٢٠١٢، العدد ٢، ص ١٠٢٤.

– رئيس دائرة التنفيذ في بيروت، قرار رقم ٣٥٢ تاريخ ٢٠١٠/١٠/٠٤، العدل، ٢٠١١، العدد ١، ص ٤٠٩.

[١] بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسل وتعديلاتها، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠٠٦، إستناداً إلى المعلومات المذكورة، من ص ١٩ إلى ٢٤.

١٩٩٢/١٢/٠١)[1] ، نجد أيضاً، وخلافاً للإجتهادات السابق ذكرها التي طبّقت هامبورغ، أن محكمة التمييز عمدت إلى إصدار قرارات بعد هذا التاريخ مستندةً إلى إتفاقية بروكسل.[2]

أمّا بالنسبة للتشريعي الداخلي، فإن مسؤولية الناقل البحري تخضع لتنظيم قانوني ملزم تضمنته المواد ٢٠٨ وما يليها من التقنين البحري اللبناني المستمدة أصلاً من أحكام معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤ والبروتوكول المعدل لها.

مع الاشارة أن الأحكام الالزامية لمسؤولية الناقل البحري الواردة في معاهدة سندات الشحن والتقنين البحري اللبناني لا تسري على سندات الإيجار ولا على كافة صور النقل البحري لسندات الشحن، وهذا ما سنعمد إلى تفصيله لاحقاً في معرض تحديدنا لنطاق مسؤولية الناقل البحري، مما يدع مجالاً لتطبيق القواعد العامة في المسؤولية واعمال شروط الإعفاء من المسؤولية.

---

[1] القاضي المنفرد المدني في طرابلس الناظر في القضايا المالية والتجارية ، قرار رقم ٢٢ تاريخ ٢٠٠٣/٠١/٢٨، بدوي حنا، تجارة الجزء الثالث، طبعة أولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠٠٧، ص ٣٩٥.

[2] محكمة التمييز المدنية اللبنانية الغرفة الرابعة، قرار رقم ٧ تاريخ ٢٠٠١/٠٢/١٣، بدوي حنا، المرجع المذكور أعلاه، ٢٠٠٧، ص ٤٠٩.

- محكمة التمييز المدنية اللبنانية الغرفة الرابعة، قرار رقم ١٦ تاريخ ١٩٩٨/١٠/٢٩، بدوي حنا، تجارة الجزء الثاني، طبعة أولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠٠٤، ص ٢٧٨.
- محكمة التمييز المدنية اللبنانية قرار رقم ٣٢، تاريخ ٢٠٠٠/١٢/١٢، مركز الأبحاث والدراسات في المعلوماتية القانونية، الجامعة اللبنانية، الموقع الإلكتروني www.legallaw.ul.edu.lb.
- محكمة التمييز المدنية الغرفة الرابعة قرار رقم ٣٧، تاريخ ١٩٩٩/١٢/٣٠، الموقع الإلكتروني المذكور أعلاه.
- محكمة التمييز المدنية اللبنانية قرار رقم ١٦، تاريخ ١٩٩٨/١٠/٢٩، الموقع الإلكتروني المذكور أعلاه.
- محكمة التمييز المدنية اللبنانية قرار رقم ٢٢، تاريخ ٢٠٠١/٠٥/١٠، الموقع الإلكتروني المذكور أعلاه.
- محكمة التمييز المدنية اللبنانية قرار رقم ٩، تاريخ ٢٠٠١/٠٢/٢٢، الموقع الإلكتروني المذكور أعلاه.

الفصل الثاني: مجال مسؤولية الناقل البحري

وسنتحدث في هذا الفصل عن نطاق مسؤولية الناقل البحري (المبحث الأول)، ونشرح صور هذه المسؤولية (المبحث الثاني).

المبحث الأول : نطاق مسؤولية الناقل البحري

نصت المادة ٢٠٨ من قانون التجارة البحرية على أنه "لا تطبق أحكام هذا الجزء إلا على النقل البحري القاضي بتسليم وثائق شحن ومن حين شحن البضائع على متن السفينة حتى تفريغها في المحل المقصود. وهي لا تطبق كذلك على سندات إيجار السفينة. أما إذا استؤجرت السفينة بسند إيجار فانها تطبق على ما يسلم من وثائق شحن، ولا يمكن تطبيق هذه الأحكام على البضائع المشحونة على سطح السفينة بموجب عقد النقل ولا على البهائم الحية".

جاءت هذه المادة مطابقة لما جاء في معاهدة سندات الشحن مع إختلاف في الصياغة.

حيث نصّت الإتفاقية في المادة الأولى الفقرة ب أن: " "اتفاقية النقل" تطبق فقط على إتفاقية النقل المثبتة بموجب بوليصة شحن أو وثيقة مماثلة تشكل مستند لنقل البضائع بحراً، وتطبق أيضاً على بوليصة الشحن أو أي مستند مماثل لها أعطي بموجب عقد، وذلك منذ أن تصبح العلاقات بين الناقل وحامل بوليصة الشحن مسيّرة بهذا العقد."

وأضافت في الفقرة ج منها: " "البضاعة" : تشمل الممتلكات والأشياء والبضائع والأصناف من أي نوع باستثناء الحيوانات الحية والحمولة المصرّح عنها بموجب إتفاقية النقل أنها موضوعة على سطح السفينة وأنها منقولة عليها."

وأوردت في الفقرة د: " "نقل البضائع" : يشمل الوقت المنصرم منذ تحميل البضاعة على متن السفينة حتى تفريغها منه."

نستنتج إذاً أن أحكام مسؤولية الناقل البحري في التقنين البحري اللبناني (كما في المعاهدة) تنطبق على النقل بسند شحن دون سند إيجار السفينة (الفقرة الأولى). كما أنّ أحكامها لا تمتد إلى الوقت السابق للشحن أو اللاحق للتفريغ (الفقرة الثانية)، ولا تنطبق على نقل البضائع ذات الطبيعة الخاصة كالحيوانات الحية والبضاعة المشحونة على سطح السفينة (الفقرة الثالثة).

كما أنّ هذه الأحكام لا تسري على النقل ذي التابع الإستثنائي (الفقرة الرابعة) كما سنعرض لاحقاً، وقد لا تنطبق على الملاحة الساحلية الوطنية إذا احتفظت الدولة بهذا الحق لدى التوقيع عليها أو الإنضمام. وأخيراً فإنّ المعاهدة هذه خاصة بالنقل الدولي دون النقل الوطني (الفقرة الخامسة).

الفقرة الأولى: استبعاد النقل بسند إيجار

بالإضافة إلى الفقرة (ب) من المادة الأولى التي تنص على سريان المعاهدة على النقل البحري بسند شحن دون سندات الإيجار، فسّرت المعاهدة في المادة الخامسة فقرة ٢ معنى المادة الأولى فنصت على أنّه "لا يسري أي حكم من أحكام المعاهدة الحالية على سندات ايجار السفينة، إنما إذا صدرت سندات شحن في حالة سفينة تخضع لسند ايجار فتسري أحكام المعاهدة الحالية على سندات الشحن".

يخلص من هذين النصين أن أحكام المعاهدة (وأحكام القانون اللبناني) لا تنطبق إلا على النقل البحري بسندات شحن، فهي لا تنطبق على سندات إيجار السفينة والتي توضع فيها هذه الأخيرة كلّها أو جزء منها مجهّزة تحت تصرف المستأجر.

فهذه السندات تحكمها القواعد العامة للمسؤولية، وتبعاً لذلك تصح أية شروط أو بنود يدرجها الأطراف في العقد ولو كان من شأنها إعفاء المجهّز من المسؤولية، وذلك تطبيقاً لمبدأ الحرية التعاقدية ويعود السبب في هذه التفرقة، كما سبق وذكرنا، إلى أن القصد من التنظيم القانوني لمسؤولية الناقل البحري هو حماية الشاحنين الذين كان المجهزون يفرضون عليهم شروطهم دون أن يستطيعوا مناقشتها، بعكس المستأجرين الذي يتمتعون بكامل حريتهم في مناقشة شروط سندات الإيجار نظراً لتكافؤ القوى

بين المستأجرين والمجهزين، هذا بالإضافة إلى أن سند الإيجار ليس محلاً للتداول مثل سند الشحن الأمر الذي تنتفي معه الحاجة إلى حماية الغير.

على أن المادة الأولى (فقرة ب) من المعاهدة وكذلك المادة ٢٠٨ بحري لبناني، بعد أن أخرجت سندات الإيجار من نطاق أحكامها، عادت فنصّت على أنّه إذا استؤجرت السفينة بسند إيجار فإنّها تطبّق على ما يصدر من سندات الشحن.

ويعرض هذا النص لحالة إصدار سند شحن تنفيذاً لسند الإيجار لإثبات شحن البضاعة والسماح بتسلّمها. وفي هذه الحالة يخضع سند الشحن وحده لأحكام المعاهدة والتقنين البحري إذا كان حامل سند الشحن عند الوصول هو غير المستأجر الموقّع على سند الإيجار وقد تقرّر هذا الحكم لصالح الغير حامل سند الشحن الذي لم يشترك في ابرام سند إيجار وكان أجنبياً عنه، فهو جدير بالإفادة من أحكام المعاهدة وأحكام التقنين البحري والتمتّع بحمايتها.[١]

أما إذا كان حامل سند الشحن عند الوصول هو نفس المستأجر الموقّع على سند الإيجار أو ممثّله، فإن النقل يظل خاضعاً لشروط سند الإيجار، إذ أنّه العقد الذي يربط الطرفين، وما سند الشحن إلا مجرد إيصال بتسلّم الربان البضاعة في هذه الحالة.

الفقرة الثانية: استبعاد العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ

تقتضي المادة ٢٠٨ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية اللبناني والمادة الأولى فقرة (د) من المعاهدة بأن أحكام التقنين البحري لا تطبّق إلا على الفترة الزمنية من حين شحن البضاعة على متن السفينة حتى تفريغها في المحل المقصود.

[١] محكمة الدرجة الأولى في بيروت، حكم تاريخ ٨ كانون الأول ١٩٦١، ، بدوي حنا، تجارة، الجزء الثاني، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠٠٤، ص٢٦٨.

وقد أثارت هذه الفكرة خلافاً فيما يتعلق بعمليتي الشحن والتفريغ وما إذا كانتا تدخلان ضمن المرحلة البحرية أم لا، وذهب الاتجاه الغالب[١] إلى تفسير المرحلة البحرية بمعناها الحرفي، حيث تبدأ من رصّ البضاعة حتى وقت إعدادها للتفريغ أي إخراج عمليتي الشحن والتفريغ من ضمنها.
ويستفاد من النصين السابقين أن المشرع البحري قد جزّأ عقد النقل البحري إلى ثلاث مراحل وهي :

١. المرحلة الأولى:

وتشمل الوقت الذي ينقضي بين تسليم البضاعة للناقل حتى بدء عمليات الشحن.

٢. المرحلة الثانية:

وتشمل الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وتفريغها منها.

٣. المرحلة الثالثة:

وتبدأ بعد نهاية التفريغ وتستمر حتى تسليم البضاعة تسليماً فعلياً للمرسل إليه.

وبالتالي لا تنطبق أحكام التقنين البحري في المسؤولية إلا على مرحلة واحدة وهي المرحلة البحرية التي تفصل بين شحن البضاعة على السفينة وتفريغها منها[٢]. بمعنى آخر لا تسري أحكام المعاهدة والتقنين البحري إلا على المرحلة الثانية أي المرحلة البحرية فقط، أما المرحلة الأولى والثالثة (أي المرحلة السابقة على الشحن وكذلك المرحلة اللاحقة على التفريغ) فلا تخضع لهذه الأحكام ويجوز للأطراف الإتفاق بشأنها على ما يشاؤون من شروط وتحفظات أو اعفاءات بصدد إلتزامات الناقل ومسؤولياته.

---

[١] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ٢٥٠

- محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، قانون النقل، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠١١، ص ٦٤

[٢] Pierre Safa, Droit Maritime, tome second, première édition, Editions juridiques Sader, Beirut, Liban, ٢٠٠٠, p. ٨٩٧.

وقد يظهر لنا أن المشرع بهذا النص يخالف مبدأ "وحدة عقد النقل البحري" الذي يعني أن عقد النقل لا يقتصر على المرحلة البحرية فحسب وإنما يغطّي أيضاً مرحلة أخرى غير بحرية تشمل العمليات السابقة على الشحن وتلك اللاحقة للتفريغ.

ومع ذلك فعقد النقل البحري يظل في الحقيقة عقداً واحداً يتضمن المرحلة البحرية وغير البحرية للعقد. كل ما في الأمر أن المشرع قد حدّد نطاق تطبيق أحكام التقنين البحري المتعلقة بالمسؤولية بالمرحلة البحرية وحدها مما يعني خضوع المرحلة غير البحرية لأحكام القواعد العامة للمسؤولية بما ينتج عن ذلك من آثار.

وقد قضى القضاء الفرنسي[١] بالنسبة لتفريغ الخمور، بأن المرحلة البحرية تنتهي عند خروج الأنبوب من أحواض السفينة، بشكل تكون أي خسارة للسائل بسبب تسرّب من الأنبوب، على مسؤولية الناقل.

ويعود تحديد فترة سريان الالتزام بضمان سلامة البضاعة من حيث الزمان بالمرحلة البحرية من النقل فقط، على أساس أن النصوص المتعلقة بالنقل البحري ما وُضِعت إلا بسبب ما يتمتّع به النقل البحري من ذاتية تكمن في الخطورة التي تصاحب النقل، وعليه فإنّ سريان التزام ضمان سلامة البضاعة يقترن بها ولا تتحقّق الخطورة إلا في المرحلة البحرية.

بمعنى آخر تقترن فترة سريان ضمان سلامة البضاعة بفكرة الخطورة على أساس أن قواعد التشريعات البحرية وُضِعت لمواجهة ظروف خاصة هي مخاطر البحر، ولا تتوافر المخاطر إلا في الجزء البحري من النقل.

ويتفرّع عن هذا التحديد الزمني، أنه يكون للناقل البحري أن يتمسّك بما يرد في سند الشحن من شروط إعفاء من المسؤولية بالنسبة الى الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضاعة قبل الشحن أو بعد التفريغ.

إذاً، نرى أن لزمان وقوع الضرر أهميته الجوهرية في تحديد أحكام المسؤولية الواجب التطبيق. وبما أنّ الأحكام القانونية تختلف بحسب ما إذا كان الهلاك أو التلف قد لحق البضاعة أثناء فترة النقل البحري بالمعنى الحرفي للكلمة أو خلال العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ، وبما أن الناقل هو

---

[١] Cour de cassation Française, ٢ Avril ١٩٦٣, Droit maritime Français ١٩٦٣,٤٦٨.

الذي تتوفّر لديه وسائل معرفة زمان الضرر في وقت يتعذر ذلك على الشاحن أو المرسل إليه، لذلك فقد أقام القضاء قرينة قانونية مؤداها إفتراض وقوع الضرر خلال المرحلة البحرية[1]، ومن ثم يقع على عاتق الناقل، الذي يتمسك في مواجهته الشاحن بشرط الاعفاء من المسؤولية المدرج في سند الشحن، عبء اقامة الدليل على أن الضرر اللاحق بالبضاعة قد حدث قبل الشحن أو بعد التفريغ.

الفقرة الثالثة: استبعاد بعض البضائع ذات الطبيعة الخاصة

تنص المادة الأولى من الفقرة (ج) من المعاهدة كما المادة ٢٠٨ فقرة ٢ من القانون البحري اللبناني على عدم تطبيق أحكام المعاهدة على البضائع المشحونة على سطح السفينة تنفيذاً لعقد النقل ولا على الحيوانات الحية.

أولاً: البضائع المشحونة على سطح السفينة

إنّ البضائع المشحونة على سطح السفينة تتعرّض لأخطار كثيرة كالسرقة أو ظروف وتقلبات جوية وبحرية مما يعرّض البضاعة لأضرار بالغة هذا ما أدى إلى استبعادها من نطاق مسؤولية الناقل البحري. ولكن نشير أنه يشترط لعدم تطبيق أحكام هذا التقنين على البضائع المشحونة على سطح السفينة أن يتضمن عقد النقل اتفاقاً بنقل البضاعة على سطح السفينة وأن تكون البضاعة قد نقلت فعلاً بهذه الطريقة.

فتخضع لأحكام المعاهدة البضاعة المنقولة على ظهر السفينة باتفاق الناقل والشاحن إذا لم يذكر في سند الشحن أنها قد نقلت بهذه الطريقة، وذلك حمايةً للغير حامل سند الشحن الذي يجهل نقل البضاعة في هذه الظروف. أما إذا كان حامل سند الشحن عند الوصول هو نفس الشاحن الذي وافق على نقل البضاعة على ظهر السفينة فلا محل لتطبيق هذه الأحكام. كذلك تخضع لهذه المعاهدة

---

[1] محكمة التمييز المدنية اللبنانية، قرار رقم ٢٣، تاريخ ١٩٥٦/٠٣/٠٥، مجموعة حاتم، ج ٢٨، ص ٥٥، رقم ٧

(والتقنين البحري) البضائع التي يذكر في سند الشحن أنها شُحنت على سطح السفينة ولكنها لم تُشحن فعلاً بهذه الطريقة بل شُحنت في العنابر وذلك لانتفاء العلّة التي بُني عليها الإستثناء[1].

لكنّه من الممكن أن يقوم الناقل بالتحايل، فيدرج في سندات الشحن التي يصدرها بنداً بأنّ البضائع ستُنقل على سطح السفينة وبالتالي يفلت من بطلان شروط الإعفاء لذلك أضافت المادة الأولى فقرة ج من معاهدة بروكسل شرطاً آخر وهو أن تكون البضاعة قد نُقلت فعلاً على سطح السفينة.

ومن أهم أنواع البضائع التي تنقل على ظهر السفينة هي الأخشاب الضخمة إذ لا تتسع لها عنابر السفينة وهي لذلك تكون أكثر عرضة لمخاطر البحر وبالتالي لا تنطبق عليها أحكام هذا القانون.

وقد أشار بعض الفقهاء وأهمهم الدكتور كمال حمدي[2]، إلى النقاش حول موضوع جثث الموتى وما إذا كانت تعتبر من قبيل البضاعة. ورأى الدكتور حمدي أن الفقه الغالب يعتبرها من قبيل البضاعة ويؤخذ على هذا الرأي أن كلمة بضاعة تعني المنقولات المادية التي تصلح لأن تكون محلاً للمعاملات التجارية، وجثث الموتى لا تندرج تحتها.

وأنه ثمة رأي آخر يرفض تصنيف جثث الموتى تحت مسمّى "البضاعة" ويرى وجوب المساواة بينها وبين الإنسان من حيث نقلها واعتبارها من قبيل "المسافر"، وهذا الرأي يناقض ما هو مقرّر من ضرورة أن يكون المسافر شخصاً حياً.

ويخلص الدكتور إلى القول أنه رغم النقد الذي يوجه إلى الرأي القائل باعتبار جثث الموتى من قبيل البضاعة، والصعوبات البالغة بشأن تعذّر الضرر عن هلاكها وإعمال الحد الأقصى لمسؤولية الناقل عن مثل هذا الضرر، إلا أنه يتفق مع الرأي القائل باعتبارها من قبيل البضاعة، للسبب الكافي والبسيط وهو استحالة اعتبار رفات المتوفي بمثابة شخص حي.

---

[1] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ٢٥٢

[2] كمال حمدي، القانون البحري، الطبعة الثانية، منشاة المعارف، الإسكندرية، مصر، ٢٠٠٠، ص ٩٣١

ثانياً: الحيوانات الحية

الحيوانات الحية هي بضائع ذات طبيعة خاصة، فهي تأكل وتشرب وتتحرك وتمرض وتموت وتتعرّض لمخاطر من نوع خاص تتعدّى المخاطر البحرية التقليدية[١].

فهذه الحيوانات لها طبيعتها المختلفة وتتطلّب عناية خاصة للمحافظة عليها تتجاوز ما يُكلّف به الربّان عادةً في عملية الرص، لذلك فإن الإتفاق على نقل الحيوانات الحية يتضمن بنوداً خاصة لا توجد عادةً في البضائع الأخرى كأن يتولّاها تابع للشاحن يرافقها خلال الرحلة ويتولى العناية بإطعامها، أو طبيب يعتني بصحتها.

فيكون من البديهي أن يدرج الناقل في العقد شرطاً يعفيه من المسؤولية عن نفوق الحيوانات أو عن سوء العناية بها أثناء النقل. لذلك تمّ ترك نقل هذه البضائع لحكم القواعد العامة والإبقاء على الحرية التعاقدية بالنسبة اليها.

الفقرة الرابعة: استبعاد النقل الإستثنائي

تنصّ المادة ٢٠٦ من القانون البحري اللبناني على أنّه "إذا اقتضت طبيعة البضائع أو شروط نقلها عقد إتفاقات خاصة فإنّ الشروط المتفق عليها والمتعلّقة بحقوق الناقل وموجباته يُعمل بها ما دامت غير مخالفة للنّظام العام، بشرط أن لا يُسلّم وثيقة شحن قابلة للتداول وأن يُدرج الاتفاق في سند يتضمن عبارة "غير قابل للتداول".

كما تنص على غرارها المادة السادسة من المعاهدة على أنه: "بالرغم من أحكام المواد السابقة، للناقل أو عميله أو قبطان السفينة أو الشاحن ملء الحرية بأن يجري أي عقد، لجهة البضاعة مهما كان نوعها، وبأية شروط تتعلق بمسؤوليات والتزامات الناقل بشأن هذه البضاعة، أو بالحقوق والإعفاءات الناتجة عنها أو بالإلتزامات لجهة صلاحية السفينة للملاحة، على ألا يتعارض النص المتعلق بهذه

---

[١] Pierre Bonassies et Christian Scapel, Droit Maritime, Editions DELTA, Beyrouth, Liban, ٢٠٠٧, p. ٥٩٤.

الإلتزامات مع السلامة العامة أو التدابير الإحترازية والإتفاقيات من قبل وكلائه أو الأشخاص المولجين من قبله، لجهة التحميل والعتالة والتستيف والنقل والحراسة وتفريغ البضاعة المنقولة بحراً، شرط ألا تعطى وألا يكون قد سبق وأعطيت بوليصة شحن في هذه الحالة، وأن تدرج شرط الإتفاق المعقود في إيصال يعتبر كمستند غير صالح للتعامل ويتضمن في متنه إشارة إلى ذلك ..."

يُستفاد من هذين النصين أنه يجوز للناقل أن يتفق مع الشاحن على أية شروط متعلّقة بحقوق الناقل والتزاماته ومسؤوليته، وتكون هذه الشروط صحيحة ما دامت غير مخالفة للنظام العام، وإنما يُشترط لذلك شرطان:

١. أن يكون للنقل طابع استثنائي خاص إما بسبب طبيعة البضائع كما اذا تعلّق الأمر بنقل متحف آثار أو بضاعة قابلة للتلف بسرعة أو نقل مفرقعات أو مواد ذرية أو مواد قابلة للاشتعال أو ذات الإشعاع[١]، وإما بسبب الظروف التي يتم فيها النقل كما اذا اقتضى الأمر خرق حصار بحري مفروض على ميناء الوصول أو اتخاذ خط سير خاص أو زيادة سرعة السفينة زيادة غير عادية.

٢. أن لا يصدر الناقل سند شحن قابل للتداول، بل يدرج الاتفاق في سند يتضمن عبارة "غير قابل للتداول" ويؤشر عليه بما يفيد ذلك.

إذاً هذان الشرطان لا غنى لأحدهما عن الآخر، فلا يكفي ألا يصدر سند شحن قابل للتداول لإمكان الإتفاق على أي شرط خاص بمسؤولية الناقل، بل يجب أن يتعلق الأمر بنقل ذي طابع استثنائي محض، إما بسبب طبيعة البضاعة أو بسبب شروط النقل وظروفه.[٢]

ونلاحظ أن هاتين المادتين المذكورتين أعلاه تتطلبان ألا يتضمن الإتفاق شرطاً يخالف النظام العام رغم أن هذا الأمر بديهي لا حاجة للنص عليه. إذ يعود ذلك إلى إرادة توضيح أن هذه الأحكام لا تشمل النقل غير المشروع كالتهريب أو نقل المواد الخارجة عن التعامل كالمخدرات.

---

[١] Pierre Bonassies et Christian Scapel, Op. Cit., p.٥٩٥

[٢] محكمة إستئناف بيروت المدنية الأولى، قرار رقم ١٣٩٨، تاريخ ١٩٥٨/٠٨/٠٨، ، بدوي حنا، تجارة، الجزء الأول، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ١٩٩٨، ص٢٩١.

ونشير هنا على سبيل الإستطراد أن فكرة النظام العام أثارت جدلاً واسعاً بين الفقهاء عند محاولة وضع تعريف لها، فتعدّدت التعريفات بسبب نسبيتها ومرونتها، فهي فكرة تختلف باختلاف الزمان والمكان والأحوال، فما يُعدّ في زمن معين من النظام العام قد لا يُعدّ كذلك في زمن آخر في نفس المكان، وما يُعدّ في دولة من النظام العام قد لا يُعدّ كذلك في دولة أخرى.

ونذكر من هذه التعريفات، تعريف الفقيه السنهوري[1] الذي اعتبر النظام العام مجموعة القواعد التي يُقصد بها تحقيق مصلحة عامة سياسية أو اجتماعية أو اقتصادية، تتعلّق بنظام المجتمع الأعلى وتعلو على مصلحة الأفراد، فيجب على جميع الأفراد مراعاة هذه المصلحة وتحقيقها، ولا يجوز لهم أن يُناهضوها باتفاقات فيما بينهم.

كما ذهبت محكمة التمييز اللبنانية[2] في قرار لها إلى اعتبار أن: "النظام العام يتكوّن من المبادئ الأساسية التي يقوم عليها المجتمع اللبناني والتي يحميها القانون باسم المحافظة على هذا النظام. يقتضي الملاحظة أن الحماية لا تقتصر فقط على المصالح التي ورد بشأنها نص قانوني، بل إن كل مصلحة عامة قابلة للحماية فيها إذا اعتبر المساس بها إخلالاً بالمبادئ الأساسية المعتمدة في المجتمع."

بالعودة إلى موضوع بحثنا، نرى أن هذا النص يترك مجال واسعاً للسلطة التقديرية للقاضي في تقدير الصفة الإستثنائية للنقل، كما أن هذه الصفة قد تتطور أو تتغير، ولذلك لا شك أن للقضاء دوراً بارزاً يؤديه في سد باب التحايل الذي يلجأ إليه بعض الناقلين للإفلات من أحكام التقنين البحري عن طريق اضفاء الطابع الاستثنائي على النقل رغم طبيعته العادية في الواقع.

---

[1]عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، جزء ١، مصادر الإلتزام، طبعة ثالثة جديدة، دار النهضة، مصر، ٢٠١١، ص ٣٢٦

[2] محكمة التمييز اللبنانية، الغرفة الأولى، قرار رقم ١، تاريخ ١٩٨٢/٠٣/٠٩، مجلة العدل، ١٩٨٢، ص ٥.

الفقرة الخامسة: سريان المعاهدة على النقل البحري الدولي

نصت المادة العاشرة من معاهدة سندات الشحن ١٩٢٤ على أن: "تطبّق أحكام هذه الإتفاقية على كل بوليصة شحن تنشأ في إحدى الدول المتعاقدة". ألغيت هذه المادة بموجب بروتوكول ١٩٦٨ في المادة الخامسة منه حيث استعاض عنها بنص جديد كالتالي:

"تطبق أحكام هذه الإتفاقية على كل بوليصة شحن عائدة لنقل بضاعة بين مرافئ دولتين مختلفتين في الأحوال التالية:

أ- عندما يكون منشأ بوليصة الشحن دولة متعاقدة.

أو

ب-عندما يكون مصدر الشحن مرفأ دولة متعاقدة.

ج- عندما تنص البوليصة، على أن أحكام هذه الإتفاقية، أو أي جهة قضائية تطبّقها أو تعطيها فعالية، هي التي ترعى الإتفاق.

وذلك مهما تكن جنسية السفينة أو الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه أو أي شخص آخر ذو مصلحة..."

يستفاد منه بأن أحكام المعاهدة تنطبق على سند شحن يتعلّق بنقل بضائع من موانٍ تابعة لدولتين مختلفتين (سواء أكانتا متعاقدتين أم غير متعاقدتين) وأن النقل الدولي بهذا المفهوم لا يخضع لأحكام المعاهدة إلا إذا توافرت إحدى الحالات التالية:

١. أن يكون سند الشحن صادراً في دولة متعاقدة، أو أن يكون النقل قد بدأ من ميناء تابع لدولة متعاقدة، ويواجه هذا الشرط حالة صدور سند الشحن في دولة غير متعاقدة بصدد نقل يبدأ فعلاً من ميناء في دولة متعاقدة.

أي تنطبق أحكام المعاهدة إذا توافرت هذه الشروط، بصرف النظر عن جنسية السفينة أو الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه أو أي شخص آخر ذي مصلحة. بمعنى آخر، استبعد

النص الجديد الجنسية كمعيار للنقل الدولي، وأخذ بمعيار جغرافي هو أن يتم النقل بين ميناءين في دولتين مختلفتين لإضفاء الصفة الدولية على النقل[1].

٢. أو أن يُنص في سند الشحن على أن أحكام هذه المعاهدة أو أي قانون آخر يأخذ بها، هي التي تحكم العقد، وهو الشرط الذي يعرف بشرط بارامونت (Paramount Clause).

وبذلك تكون هذه الحالة قد تضمنت صورتين من النقل الذي يخضع لأحكام هذه المعاهدة. الصورة الاولى هي تضمين سند الشحن شرطاً يقضي بتطبيق نصوص المعاهدة وهو ما يعرف بشرط بارامونت، أما الصورة الثانية فهي اتفاق الطرفين في سند الشحن على خضوع العقد لقانون دولة يأخذ تشريعها بأحكام الإتفاقية أو يأمر ذلك التشريع بتطبيقها.

١. شرط البارامونت (Paramount Clause)

إن معاهدة بروكسل ١٩٢٤ لم تلحظ بوضوح عقد النقل البحري الدولي الذي يدخل في نطاقها فجاء بروتوكول ١٩٦٨ موضحاً ذلك كما سبق وذكرنا. فطبّق المعاهدة على النقل البحري الجاري بين دولتين مختلفتين عندما تنص وثيقة الشحن على أن أحكام هذه المعاهدة هي التي ترعى الإتفاق وذلك مهما تكن جنسية السفينة أو الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه أو أي شخص آخر ذو مصلحة وهذا ما يعرف ب Paramount Clause.

أما فيما يتعلق بتطبيق القاضي لأحكام المعاهدة عند النص على هذا الشرط فنجد أنه يلتزم التطبيق في حالة السريان التلقائي للمعاهدة وذلك إذا كان سند الشحن صادراً في دولة متعاقدة أو كان النقل من ميناء دولة متعاقدة.

أما فيما خلا هذه الحالة فنميّز بين وضعين، حيث يكون القاضي الوطني ملزماً بتطبيق أحكام المعاهدة عند وجود شرط بارامونت إذا كانت دولته طرفاً في المعاهدة بوصفها أحكاماً دولية لها الأرجحية على أحكام القانون الوطني إذا وقع التنازع بينهما.

---

[1] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ٢٥٤

وفي لبنان يُبنى ذلك على مبدأ تسلسل القواعد الذي تناوله قانون أصول المحاكمات المدنية اللبناني في المادة الثانية منه حيث نص أن: "على المحاكم أن تتقيد بمبدأ تسلسل القواعد. عند تعارض أحكام المعاهدات الدولية مع أحكام القانون العادي، تتقدّم في مجال التطبيق الأولى على الثانية. لا يجوز للمحاكم أن تعلن بطلان أعمال السلطة الإشتراعية لعدم انطباق القوانين العادية على الدستور أو المعاهدات الدولية".

أما إذا لم تكن دولة القاضي طرفاً في المعاهدة فلا التزام عليه بتطبيقها إلا على أساس احترام إرادة المتعاقدين التي اختارت أحكام المعاهدة لتكون هي القانون الواجب التطبيق على العقد، ويكون للقاضي عندئذٍ أن يمتنع عن تطبيق هذه الأحكام إذا كانت مخالفة للنظام العام أو للأحكام الآمرة في قانونه الوطني.

٢. الإحالة إلى قانون وطني يتبنى المعاهدة:

يستطيع الفرقاء الإتفاق في سند الشحن على خضوع العقد لقانون دولة يأخذ تشريعها بأحكام الإتفاقية أو يأمر ذلك التشريع بتطبيقها، مثال ذلك النص في سند الشحن على أن القانون الوطني هو الذي يحكمه حيث يأخذ القانون المذكور بأحكام المعاهدة، أو أن ترد الإحالة إلى القانون الذي صدر بنفاذ المعاهدة في دولة معينة كالقانون رقم ٧٥/١٣ تاريخ ٠٥ نيسان ١٩٧٥ الذي أجاز للبنان الإنضمام إلى المعاهدة.

المبحث الثاني: إلتزامات الناقل وصور مسؤوليته

إن جوهر النقل البحري للبضائع هو تغيير مكانها بحراً وغالباً ما يكون بواسطة سفينة.

ويقتضي ذلك أن يكون هناك سفينة معدة على نحو يسمح بإنجاز عملية النقل، تتواجد في ميناء الشحن. وفي هذا الميناء يتسلم الناقل البحري البضائع من الشاحن الذي يقوم بشحنها في السفينة، ويتولى الناقل رصّها في عنابرها ما لم يكن الشحن سيتم على سطحها.

وتستطيع السفينة بعد ذلك الإبحار تنفيذاً لمهمة الناقل بتغيير مكان البضائع، ويتعيّن عليه المحافظة عليها أثناء النقل حيث لا سلطان للشاحن عليها بعد تسليمها إلى الناقل. وعند بلوغ السفينة ميناء الوصول ورسوها بها، يسمح الناقل بتفريغ البضائع منها، ويقوم بتسليمها إلى الشاحن أو المرسل إليه بحسب الاحوال.

وتبعاً لما ورد سابقاً بأن عقد النقل البحري هو عقد ملزم للجانبين، فبالتالي هو يُنشئ التزامات متقابلة في ذمة كل من الطرفين الناقل والشاحن. فيقع على عاتق الشاحن التزامان رئيسيان، الأول هو القيام بشحن البضاعة على السفينة وتفريغها فيها، والثاني هو الوفاء بأجرة النقل.

حيث أن الشحن يقتصر على رفع البضاعة عن الرصيف ووضعها على ظهر السفينة وهو بذلك يختلف عن الرص الذي يقوم به الربان كما سنرى تفصيلياً في موجبات الناقل.

إذاً الشحن هو مجرّد وضع البضاعة وتنظيمها في العنابر المخصصة لها أو على ظهر السفينة. أما التفريغ فهو إنزال البضاعة من السفينة. وهاتان العمليتان يتولاهما في الأساس الشاحن أو المرسل إليه حسب الأحوال، لكن نشير أن التزام الشاحن بالشحن والتفريغ لا يتعلّق بالنظام العام[1]، وتبعاً لذلك قد يتضمن عقد النقل اتفاقاً على قيام الناقل نفسه بهذه العمليات.

وفي الحالتين، إن تولّى الشحن والتفريغ الشاحن أم الناقل، جرت العادة على أن يتعاقد الملتزم منهما مع المقاول البحري أي مقاول الشحن والتفريغ على القيام بتنفيذ هذه العمليات. ويستعين المقاول في

---

[1] محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، قانون النقل، المرجع السابق، ص ٣٤

هذه الحالة بعمال الموانئ المتخصصين وبأدوات خاصة تختلف باختلاف نوع البضاعة ومكان رسو السفينة.

أما الموجب الثاني الذي يقع على عاتق الشاحن فهو الالتزام بدفع الأجرة، و يعتبر بدوره الالتزام الرئيسي المقابل لالتزام الناقل بنقل البضاعة المتفق عليها. ويخضع تحديد مقدار الأجرة لاتفاق الطرفين في حال لم يتضمن العقد مثل هذا الإتفاق، فحينها تتحدد الأجرة نسبةً للعرف أو للأجرة المثل وقت إبرام العقد.

وفي حالة عقد النقل البحري في سند شحن، موضوع بحثنا، نرى أن أساس تقدير الأجرة يختلف نسبةً لطبيعة البضاعة المشحونة. فقد يتم احتساب الأجرة على أساس وزن البضاعة أو حجمها، كما قد تحدد على أساس القطعة كما هو الحال بالنسبة للبضاعة الثمينة. وجرت العادة أن يدفع الشاحن مقدماً الأجرة للناقل، إلا أنه قد يحدث أحياناً ويتفق على استحقاق بعض الأجرة أو كلها عند الوصول، فيلتزم في هذه الحالة المرسل إليه بأدائها بعد تسلّم البضاعة. وفي هذه الحالة إذا تخلّف المرسل إليه عن دفع الأجرة، يحق للناقل الرجوع على الشاحن بكل الأجرة أو بما تبقى منها باعتباره ضامناً للوفاء بالأجرة بناءً على أنه طرف رئيسي في عقد النقل.

ونشير استطراداً، أنه إذا كان النقل قد حصل بدون بدل فليس ثمة عقد نقل ولا محل لتطبيق أحكام المسؤولية التعاقدية بل يُصار في هذه الحالة إلى تطبيق أحكام الموجبات والعقود المتعلقة بالمسؤولية غير التعاقدية.[1]

ومن جهة أخرى، يلتزم الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة، وبرصّ أو تحزيم البضاعة ونقلها وتسليمها إلى المرسل إليه في نهاية النقل. وهذا ما سنعمد لتفصيله في الفقرة الأولى تماشياً مع موضوع بحثنا، وسنعرض في الفقرة الثانية لصور مسؤولية الناقل البحري.

---

[1] محكمة التمييز المدنية الأولى، قرار رقم ١٧، تاريخ ١٩٥٨/٠٣/١٢، ، بدوي حنا، تجارة، الجزء الأول، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ١٩٩٨، ص٢٩٦.

الفقرة الأولى: إلتزامات الناقل

يقع على عاتق الناقل أربعة إلتزامات رئيسية سنعمل على تفصيلها أدناه، فعليه أن يلتزم بتقديم سفينة صالحة للملاحة، رص البضاعة، نقلها وتسليمها.

أولاً: الإلتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة

في حالة عقد النقل البحري، إن تعيين السفينة لا يُعد عنصراً جوهرياً، بل إن سندات الشحن كثيراً ما تتضمن شرطاً يجيز للناقل تقديم سفينة أخرى بدلاً من المتفق عليها. وعملياً نرى أن الشاحن الذي يتعامل مع شركة الملاحة لا يهتم بوجه عام بالسفينة التي تنقل عليها البضاعة، وكل ما يهمه ان تُنقل هذه البضاعة على سفينة صالحة للملاحة.

لذلك تفرض المادة ٢٠٩ من قانون التجارة البحرية التزاماً على عاتق الناقل البحري بإعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه ونقل نوع البضاعة التي تشحن فيها، وعليه إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها وحفظها.

ويتضح من ذلك أن المشرع لا يكتفي بفرض التزام على عاتق الناقل البحري بإنجاز عملية النقل، والمحافظة على البضائع المنقولة، وإنما يحرص على تأكيد وجوب إعداد سفينة صالحة للملاحة ولتنفيذ النقل على نحو يسمح بالمحافظة على البضائع.

وقُضي بأنه لا يكفي أن يتمسك الأطراف بالإفادة الصادرة عن هيئة من هيئات التصنيف العالمية التي تفيد بتحقق صلاحية السفينة قبل الإبحار بل عليهم تقديم ما يثبت فعلاً تحقق هذه الصلاحية عند تضافر أدلة من شأنها أن تحمل المحكمة على عدم الأخذ بهذه الإفادة ذلك أن هذا التصنيف لا ينشئ إلا قرينة بسيطة لصالح الناقل، ويجوز إثبات عكسها بوسائل الإثبات كافةً.[١]

---

[١] محكمة الأستئناف المدنية في بيروت الغرفة التاسعة، قرار رقم ١٣٠٩، تاريخ ٢٠١٢/٠٩/٠٦، العدل، ٢٠١٣، العدد ١، ص ٢٥٩.

بنفس المعنى، اعتبر الكاتب غي فرايكن أن:

“La jurisprudence a considéré en effet que de tels certificats ne constituaient qu’une présomption de navigabilité susceptible d’être renversée par la preuve contraire et que les rapports d’experts à l’arrivée pouvaient précisément constituer cette preuve”.[١]

ثانياً: الإلتزام بالرص

الرص هو توزيع البضاعة وترتيبها في عنابر السفينة بطريقة تقي البضاعة خطر الهلاك أو التلف وتحفظ للسفينة توازنها[٢].

وعملية رص البضاعة وتثبيتها تتم بمعرفة الربان الذي عليه الأخذ بعين الإعتبار الحمولة وميناء التفريغ من أجل إعداد خريطة الشحن التي يتم فيها تعيين أقسام وعنابر السفينة التي سوف تستقبل البضائع وترتيبها للشحن.

وقد صدرت بشأن القواعد الفنية للرص معاهدات دولية أهمها معاهدة لندن لعام ١٩٣٠ الخاصة بخطوط الشحن، والتي انضم إليها لبنان عبر القانون رقم ٦٤/٦١ بتاريخ ٣٠ كانون الأول سنة ١٩٦٤. ومثالاً على عملية الرص، فصل البضائع بلوائح خشبية أو تغطيتها بقماش لحمايتها من ارتجاج السفينة أو حرارة الآلات أو المياه أو غير ذلك.

إن عملية الرص تدخل في صميم وظيفة الربان الفنية، وبالتالي تتم عملاً بمعرفته ويكون مسؤولاً إذا هلكت البضاعة أو تلفت بسبب عيب في الرص، حتى ولو قام تابعون للشاحن بهذه العملية.

---

[١] Guy Fraikin, Traité de la responsabilité du transporteur maritime, Librairie générale de droit et de jurisprudence, Paris, France, ١٩٥٧, p. ٢٢٣.

[٢] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ٢٢٥

وأمثال على عيوب الرص، لو وضع قرب الأقمشة المشحونة أوعية من الزيت فتسرّب منها الزيت ووصل إلى الأقمشة عند هبوب العاصفة، أو إذا تمزّقت أكياس الإسمنت بسبب وضع شحنة خشب فوقها.

ويمكن القول أن التزام الناقل البحري برص البضائع يتعلق بالنظام العام، وبالتالي لا يجوز الاتفاق على أن يتولّاها الشاحن[1]. فلا يرتبط رص البضاعة بغاية المحافظة عليها فحسب، وإنما رص البضاعة على نحو معين يحقق التوازن اللازم للسفينة حتى يمكن انجاز الرحلة البحرية بأمان. فالأمر يتعلّق بمصالح الشاحنين الآخرين أيضاً.

والأصل أن عملية الرص يجب أن تحصل في عنابر السفينة وليس على سطحها، لأن ذلك يعرضها لمخاطر التلف والسقوط بالبحر، كما يمكن أن يعرّض السفينة إلى فقدان توازنها وبالتالي غرقها.

وبحسب المادة ١١٩ من قانون التجارة البحرية، يكون الربان مسؤولاً عن كل هلاك أو ضرر يلحق بالبضائع المشحونة على سطح السفينة. ونضيف إلى ذلك أنه يبقى مسؤولاً حتى ولو كانت القوة القاهرة هي التي تسببت مباشرةً بإحداث هذا الضرر[2]، إذ أن إخلاله بتنفيذ التزامه بعدم الرص على سطح السفينة هو الذي هيّأ للقوة القاهرة أن تُحدث أثرها.

إلا أن المشرع أكمل في نص المادة ١١٩، واستثنى قاعدة حظر الشحن على سطح السفينة في ثلاث حالات:

١. إذا حصل الربّان على موافقة الشاحن الخطية بالشحن على سطح السفينة، ويجب أن تكون هذه الموافقة ثابتة بالكتابة على سند الشحن ذاته مذيّلة بتوقيع الشاحن[3]. ووُضع هذا الشرط لتفادي النزاعات المستقبلية.
٢. إذا كانت العادات البحرية تُجيز الشحن على سطح السفينة، كالأخشاب مثلاً والمعدات التي لا يمكن إنزالها في العنابر وجرت العادة بشحنها على السطح نسبةً لأحجامها الكبيرة.

---

[1] هاني دويدار، النقل البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠٠٨، ص ٢٣٠
[2] محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص ٤٥
[3] محكمة بداية بيروت، تاريخ ١٩٤٩/١٠/١١، مجموعة حاتم، الجزء الخامس، ص ٥٦، رقم ١

٣. إذا كانت الملاحة التي تقوم بها السفينة هي ملاحة ساحلية صغيرة. وتعود إمكانية شحن البضاعة على سطح السفينة في هذه الحالة لسببين، أولاً لندرة المخاطر التي تتعرّض لها السفينة أثناء الملاحة الساحلية الصغيرة التي تتم بين ميناءين على بحرٍ واحد، وثانياً لأن السفن التي تستخدم في هذا النوع من الملاحة لا تتوافر فيه غالباً عنابر يمكن رص البضاعة داخلها.

ونشير أنه في هذه الحالات الثلاث المذكورة أعلاه، يجب على ربان السفينة اتخاذ الإحتياطات اللازمة لحزم البضاعة وتغطيتها. ويُعفى الربان كما الناقل البحري من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة والناشئة عن طريقة الشحن هذه كتلف البضاعة أو هلاكها بسبب العواصف أو بسبب انتزاعها من قبل الأمواج الهائجة[١]. لكنه لا يعفى من المسؤولية عن الضرر الحاصل لأي سبب آخر أو بسبب عدم اتخاذ الاحتياطات المعتادة في الرص.

إن واجب الربان لهذه الناحية لا يقتصر على رص البضاعة، بل يمتد إلى مراقبة الرص طوال الرحلة البحرية والإعتناء بالبضاعة، مثل تهوئتها أو إعادة رصها بحال تحركت من مكانها بسبب اهتزاز السفينة، أو الحفاظ على درجة الحرارة الملائمة للعنابر[٢].

ثالثاً: الإلتزام بالنقل

إن جوهر عقد النقل يكمن بتغيير مكان البضائع، لذلك فإن الناقل يلتزم بنقل البضائع من ميناء القيام إلى ميناء الوصول. وهذا هو الإلتزام الرئيسي في عقد النقل، والإلتزامات الأخرى تأتي في المرتبة الثانية.

---

[١] محمكمة استئناف بيروت، تاريخ ١٩٦٠/١٢/٢٠، مجموعة حاتم، الجزء ٤٣، ص ٥٥، رقم ٢

[٢] Cassation commerciale, ١٦ Fevrier ١٩٧٦, droit maritime francais, No ٣٣٢, Aout ١٩٧٦, p ٤٩٠.

يجب على الناقل الإلتزام بميعاد النقل المتفق عليه، وفي حال لم يتفق الطرفان المتعاقدان على ميعاد محدد، حينها يجب أن يتم النقل في مدة عادية معقولة يُراعى فيها نوع السفينة المستخدمة وطبيعة البضاعة المشحونة.

على الناقل أن يسلك الطريق المتفق عليها في عقد النقل أو الذي جرت العادة باتباعه. ولا يجوز للناقل أن ينحرف عن خط سيره ما لم تكن هناك ضرورة ملحّة لذلك. كما يجب على الناقل أن يُتم النقل في السفينة التي شُحنت عليها البضاعة أساساً، إلا أن المادة ١٦٨ من قانون التجارة البحرية تنص على أنّه "إذا كانت السفينة المستؤجرة معينة باسمها في الإتفاق، فليس لمؤجرها أن يستبدلها بسفينة أخرى ما لم تهلك أو تصبح غير صالحة للملاحة بسبب قوة قاهرة طرأت بعد السفر".

ويستفاد من نص هذه المادة أنه يجوز للناقل تقديم سفينة أخرى لنقل البضاعة عليها إلى ميناء الوصول، إذا أصبحت السفينة الأساسية غير صالحة للملاحة أثناء السفر.

ويتفرّع عن التزام الناقل بنقل البضاعة، التزامه بالمحافظة عليها أثناء نقلها، وإذا تم تغيير السفينة أثناء الطريق كما أشرنا أعلاه، فإنه يجب على الناقل أن يتخذ كافة التدابير اللازمة للمحافظة على البضاعة والعناية بها أثناء تفريغها، وإعادة شحنها على السفينة الجديدة. كما يجب على الناقل أن يُخطر الشاحن بحصول النقل على سفينة أخرى، وأن يرسل إليه سند الشحن المسلّم من الربان الثاني، وذلك حتى يتمكن الشاحن من أن يتسلم البضاعة عند الوصول، ويتمكن أيضاً من التأمين على مخاطر الرحلة على السفينة الجديدة[١].

كما يجب على الربان أن يقود السفينة إلى الميناء المتفق عليه، أما في الحالة التي نصت عليها المادة ١٨٦ من قانون التجارة البحرية، وهي إذا تعذّر على السفينة الدخول إلى الميناء المقصود بسبب الحصار أو أية قوة قاهرة، حينئذٍ تكون للربان حرية التصرف بما فيه منفعة للشاحنين إذا لم يكن مزوداً بتعليمات خاصة لمثل هذه الحالة. ونجد عملياً أنه في الغالب ما ينص العقد على أن للربان في هذه الحالة أن يقود السفينة إلى أقرب ميناء يمكن أن تصل إليه السفينة بأمان.

---

[١] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ٢٢٨

رابعاً: الإلتزام بتسليم البضاعة

آخر التزامات الناقل البحري الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع هو تسليم البضائع إلى المرسل إليه في ميناء الوصول. والتسليم واقعة قانونية ينتهي بها عقد النقل البحري ويتميّز عن التفريغ الذي هو مجرد عملية مادية.

وقد قضت محكمة النقض المصرية[1] ان عقد النقل البحري لا ينقضي وأن مسؤولية الناقل البحري لا تنتهي إلا بتسليم البضاعة المنقولة كاملة وسليمة تسليماً فعلياً إلى المرسل إليه أو نائبه، ولا يغني عن ذلك وصول البضاعة المنقولة كاملةً وسليمة إلى وجهة الوصول أو حتى تسليمها إلى مصلحة الجمارك، إذ لا تعتبر هذه الأخيرة نائبة عن المرسل إليه في استلام البضاعة، لكنها تتسلمها بناءً على الحق المعطى لها بالقانون من أجل تحقيق مصلحة خاصة بها وهي وفاء الرسوم المستحقة عليها، وتبعاً لذلك لا ينقضي عقد النقل بهذا التسليم ولا تبرأ به ذمة الناقل قِبَل المرسل إليه.

وتبرز أهمية التسليم في أنه يترتّب عليه تغييراً جوهرياً في مراكز أطراف عقد النقل، إذ تنتقل به مسؤولية المحافظة على البضاعة من الناقل إلى المرسل إليه. بمعنى آخر، إن لتاريخ التسليم أهمية خاصة، كونه يشكّل الحد الفاصل بين نهاية التزام الناقل وبداية إلتزام المرسل إليه، إضافة إلى أنه الوقت الذي تبدأ معه عملية حساب مهل ابداء التحفظات ومرور الزمن على الدعاوى الخاصة بالناقل البحري كما سنرى في القسم الثاني من دراستنا. كما إنه الوقت الذي يعتبر فيه العقد البحري منجزاً، ومسؤولية الناقل منتهية.[2]

إذا كان الربّان هو الذي يلتزم في الأصل بتسليم البضاعة، إلا أنه قد جرى العمل على أن يقوم أمين السفينة (الوكيل البحري) بوصفه ممثلاً للناقل بتسلم هذه البضاعة جملةً من الربّان ومن ثم يقوم

---

[1] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ٢٢٩.

[2] منى الأشقر جبور، المستوعب في النقل البحري، الجامعة اللبنانية، كلية الحقوق والعلوم السياسية والإدارية، مركز الأبحاث والدراسات في المعلوماتية القانونية، بيروت، لبنان، ٢٠٠١، ص ١١٦.

بتوزيعها على أصحابها، وذلك حتى لا تظل السفينة فترة طويلة في الميناء مما يؤدي إلى ترتب أعباء إضافية كبيرة نتيجة ارتفاع تكلفة المصاريف في المرفأ في حالة التأخير.

بالمبدأ يثبت تسليم البضاعة من خلال ايصال استلام يعطيه المرسل إليه أو أمين الحمولة إلى الربان أو أمين السفينة، إلا أنه وعملياً جرت العادة على التأشير بالإستلام على سند الشحن ومن ثم تقديمه للربان أو ممثل النقل. إذ أن سند الشحن يكوّن حقاً مباشراً لمطالبة الربان بالتسليم طالما أن حيازة السند تعني حيازة البضاعة.[١]

يجب على الناقل تسليم البضاعة لصاحب الحق فيها[٢]، فإذا كان سند الشحن اسمياً وجب على الربان تسليمها إلى الشخص المعيّن في السند (م ٢٠١ فقرة ٢ بحري)، أو الشخص الذي انتقل إليه الحق الثابت فيه بمقتضى اجراءات حوالة الحق، لذلك على الربان التحقق من شخصية من يطالب بالبضاعة.

وإذا كان سند الشحن لإذن أو لأمر، وجب على الربان أن يسلّم البضاعة إلى الحامل الشرعي للسند وفقاً للتظهير المدون عليه (م ٢٠١ فقرة ٣ بحري). أما إذا كان سند الشحن للحامل، جاز للربان تسليم البضاعة لأي شخص يتقدّم حاملاً سند الشحن (م ٢٠٢ فقرة ٤ بحري).

كما ينوب أحياناً عن المرسل إليه في تسلّم البضاعة وكيل يدعى "أمين الحمولة" في حال كانت الشحنة كبيرة وتخص عدة أشخاص، فيتسلم البضاعة ويتولى توزيعها على المرسل إليهم لاحقاً.

ويجوز أيضاً أن يقوم أمين السفينة بدور أمين الحمولة بناءً على نص يرد في سند الشحن. حيث بصفته أمين للسفينة يقوم بتفريغ البضاعة منها، وبصفته أمين للحمولة يتسلّم البضاعة وينقلها إلى مخازن المرسل إليه. ويهدف ذلك إلى تسهيل عملية تفريغ البضاعة وتسليمها بأسرع وقت.

---

[١] محكمة استئناف بيروت المدنية، قرار رقم ٥٧٦، تاريخ ١٩٢٢/١٢/١٧، بدوي حنا، تجارة، الجزء الأول، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ١٩٩٨، ص٢٩١

[٢] Cour de cassation, Chambre commerciale, Arrêt No. ٨٩١, ١٩ Juin ٢٠٠٧, Site électronique, www.courdecassation.fr.

نشير هنا أن المشرع قد عرض في المادة ١٧٩ من القانون البحري اللبناني لحالة عدم تقدم أحد لاستلام البضاعة، أو رفض المرسل إليه تسلمها، ونص على أنه في هذه الحالة يجوز للربان أن يطلب من القضاء بيع البضاعة كلها أو بعضها لاستيفاء أجرة النقل من ثمنها وايداع باقي البضاعة غير المباعة لدى أمين. وإذا كان ثمن البيع غير كافٍ للوفاء بمبلغ الأجرة، كان للربان الحق في مطالبة الشاحن بالفرق.

ونعرض أخيراً لحالة تعدد نسخ سند الشحن والتزاحم بين حملة هذه النسخ، حيث نميز هنا بين حالتين:

١. الحالة الأولى: وهي أن يحصل التزاحم قبل تسليم البضاعة لأي منهم، وهنا تكون الأفضلية لحامل النسخة الأقدم في تاريخ التظهير، وذلك بناءً على نص المادة ٢٠٢ فقرة ٤ من قانون التجارة البحرية اللبناني. والعبرة في الأقدمية بتاريخ أول تظهير يحمله سند الشحن، وعليه يفضل حامل نسخة سند الشحن التي تحمل أقدم تظهير ويسمى "الحامل الأول" ولو كانت هذه النسخة قد انتقلت إليه بموجب تظهير لاحق لتظهير حامل النسخة الأخرى "الحامل الثاني". ويعود تفسير ذلك إلى أنه بمجرد تظهير سند الشحن وتسلميه للمظهَّر إليه، تنتقل ملكية البضاعة، ومن ثم يكون الشاحن عند تظهيره لنسخة ثانية قد تصرف بما لا يملك.
٢. الحالة الثانية: وهي أن يحصل التزاحم بعد تسليم البضاعة لأول من تقدم بإحدى نسخات سند الشحن. وهنا تكون الإشكالية فقط في حال كان مستلم البضاعة ليس الحامل الأول، فهل يجوز لهذا الأخير أن يسترد البضاعة من المستلم الفعلي (الحامل الثاني) ؟

جاءت المادة ٢٠٢ فقرة ٥ واضحة في هذا السياق ونصت على أنه "أما بعد أن يتسلّم البضاعة حامل إحدى النسخ القابلة للتداول فلا يمكن أن يُفضّل عليه حامل نسخة أخرى ولو كانت هذه تحمل تاريخاً سابقاً".

ويُبنى نص هذه المادة على أن الحامل الثاني قد حاز البضاعة بسبب صحيح وحسن نية، ومن ثم يصبح مالكاً لها تطبيقاً لقاعدة الحيازة في المنقول سند ملكية، وتبعاً يمتنع على الحامل استردادها من يده.

وقد يعتبر البعض أن الحامل الأول حائزاً ومالكاً للبضاعة بمجرد تظهير سند الشحن إليه على اعتبار أن سند الشحن يمثل البضاعة وحيازته تنوب عن حيازتها. لكنه يؤخذ على هذا الرأي[1] بأنه لم يميز بين حامل السند الذي يعتبر حائزاً حيازة رمزية لبضاعة ليست في يده وبين مستلم البضاعة الذي يعتبر حائزاً حيازة فعلية لها، وفي حال التزاحم بين هاتين الحيازتين تُقدّم الحيازة الفعلية على الحيازة الرمزية.

الفقرة الثانية: صور مسؤولية الناقل

كما سبق وذكرنا، فإن التزام الناقل بنقل البضاعة هو التزام بتحقيق نتيجة وهي نقل البضاعة وتسليمها سليمة إلى المرسل إليه في الوقت المتفق عليه. وبالتالي فهو يكون مسؤولاً عن عدم تحقيق النتيجة أي هلاك البضاعة أو نقصانها أو تلفها أو التأخر في تسليمها.

بمعنى آخر مجرد عدم تحقق هذه النتيجة يُعتبر في ذاته خطأً موجباً لمسؤولية الناقل التي لا يرفعها عنه إلا نفي علاقة السببية بين هذا الخطأ المتحقق وبين الضرر الذي أصاب الشاحن أو المرسل إليه.

نستنتج مما تقدم، أن مسؤولية الناقل البحري تتخذ إحدى الصور التالية:

أولاً: مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة

والهلاك إما أن يكون كلياً عند عدم وصول البضاعة كلياً مثل زوال الكيان المادي للأشياء أو سرقتها أو تسليمها لغير صاحب الحق في تسلمها سواء في مكان الوصول أو أي مكان آخر، وإما أن يكون جزئياً عند عدم وجود جزء من البضاعة، مثل إذا وُجد عند الوصول نقص في وزنها أو عددها المبيّن في سند الشحن.

---

[1] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ٢٣٢

نشير هنا أنه قد جرت العادة بالتسامح فيما يلحق هذه البضاعة من نقص أو عجز خفيف أثناء النقل، في حدود معينة عادة ما تكون طفيفة، بسبب الضغط أو التبخر أو تعرضها لرطوبة البحر وتقلبات الجو وعمليتي الشحن والتفريغ، لا سيما فيما يتعلق بالبضائع التي تُشحن صبّاً دون تغليف (En vrac / In bulk)، وهذا ما يُعرف بنقص أو عجز الطريق (Déchêt de route).

كما أن الهلاك ممكن أن يكون مادياً كاحتراقها أو غرقها[1] مثلاً وإما أن يكون حكمياً كحالة السرقة وإما أن يكون قانونياً كتسليم البضاعة إلى شخص آخر يتمسك في مواجهة المرسل إليه بقاعدة الحيازة في المنقول سند ملكية.

في هذه الحالة يُثبت فقدان البضاعة بإثبات واقعة تسليم البضاعة للناقل وعدم تسلَمها من المرسل إليه، وعندها على طالب التعويض أن يُقدّم سند الشحن ليثبت أن البضاعة قد سُلّمت إلى الناقل. أما في حالة نقص البضاعة أو هلاكها فيتم إثباته بتسجيل تحفظات من قبل المرسل إليه أو ممثله القانوني[2].

ثانياً: المسؤولية عن تلف البضاعة

تلف البضاعة هو عدم صلاحيتها فيما أعدت له، بمعنى آخر هو العيب الذي لحق بالأمتعة أو البضائع أثناء النقل. قد يكون هذا التلف كلياً أو جزئياً، فتصل البضاعة كاملة ولكنها معابة لا تصلح للإستهلاك البشري مثلاً لتلفها أو تعفّنها، أو قد تصل بضاعة تالفة غير صالحة للإستعمال مثل أجهزة الكمبيوتر.

فيكون الناقل إذاً مسؤولاً عن التلف أو التعيّب الذي يُكتشف بالبضاعة عند الوصول. إذ يُفترض أن الناقل قد تسلّم البضاعة من الشاحن في حالة جيدة بالأخص إن كانت سندات الشحن نظيفة.

---

[1] نشير على سبيل الإستطراد، أن الإدعاء بغرق السفينة يمكن إثباته بجميع طرق الإثبات لأنه يشكل واقعة مادية. محكمة استئناف بيروت المدنية الأولى، قرار رقم ٣٦٤، تاريخ ١٩٩٧/٠٣/٢٧، إلياس أبو عيد، القرارات الكبرى في الإجتهاد اللبناني والمقارن، الجزء ٥٨، غير مذكور دار وسنة النشر، ص ٧١.

[2] Jean-Patrick Marcq, Risques et assurances transports Paris, ١ère édition, L'argus de l'assurance, ٢٠٠٣, p ٥١.

وأما إذا أدرجت بسند الشحن تحفظات، فهذا معناه أن الناقل استلم البضاعة على غير الحالة المثبتة في سند الشحن وبالتالي على المرسل إليه إثبات العكس.

ثالثاً: المسؤولية عن التأخير في تسليم البضائع

لا تشير الأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية للمسؤولية عن التأخير في تسليم البضاعة. كذلك لا تشير أحكام معاهدة سندات الشحن لتلك المسؤولية.

لكن الناقل وتطبيقاً للقواعد العامة للمسؤولية، يبقى ملتزماً بإنجاز النقل في الميعاد المتفق عليه او الذي يحدده العرف في حال لم يتم الإتفاق على موعد محدد، وخصوصاً أن لمدة إنجاز النقل أهمية كبرى، حيث ان البضائع تتعرض لتقلبات أسعار، فهناك بضائع تُطلب في مواسم محددة كأنواع معينة من الحبوب فهي حتى وإن وصلت سالمة إلا أنها قد تتعرض للكساد مما يؤدي إلى هبوط أسعارها، أو سلع تكون مخصصة للبيع في فترات محددة من السنة كالأعياد، كما قد يكون المرسل إليه مرتبط بتسليم هذه البضاعة في مواعيد محددة مع تجار آخرين وقد يتعرض لتوقيع غرامة تأخيرية عن هذه الصفقات.

إذاً تخضع المسؤولية عن التأخير للقواعد العامة في المسؤولية، وتقضي هذه القواعد بالتزام الناقل بنقل البضاعة في الميعاد. وهو التزام بتحقيق نتيجة، فلا يجوز دفع المسؤولية إلا بقيام الناقل البحري بإثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى التأخير[١].

ويُسأل الناقل البحري للبضائع عن الضرر الذي يترتب عن التأخير في تسليم البضاعة بغض النظر عما إذا كان هناك ثمة هلاك أو تلف يلحق بالبضائع فيسأل الناقل عن التأخير بشرط إقامة الدليل على الضرر الذي يترتب عن التأخير في الوصول إلى ميناء التفريغ. بمعنى آخر قد لا ينتج عن التأخير ضرر للمرسل إليه، فبهذه الحالة لا تقوم مسؤولية الناقل البحري.

---

[١] محكمة التمييز المدنية، قرار رقم ٦٢، تاريخ ١٩٧٢/١٢/٠٧، مصنف شمس الدين، ص ٥٢٧– ٥٢٩.

وإن القضاء اللبناني[1] حريص على إبطال كل شرط في سند الشحن من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية عن التأخير.

نشير هنا أن إتفاقية هامبورغ قد استدركت إغفال بروكسل لمسؤولية الناقل البحري عن التأخير في التسليم، فنصت في الفقرة الأولى من المادة الخامسة منها على أن الناقل يسأل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها وكذلك الناتجة عن التأخر في التسليم. كما عرّفت هذا الأخير في الفقرة الثانية من نفس المادة، و اعتبرت أنه يقع عنما لا تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود الوقت المتفق عليه صراحةً أو في حال انتفاء هذا الاتفاق، في حدود الوقت المعقول الذي يمكن أن يطلب من ناقل يقظ، مع مراعاة ظروف الحالة.

- **إمتياز التعويضات عن هلاك البضاعة وتلفها:**

في معرض تناولنا لصور مسؤولية الناقل، يجدر بنا التطرق إلى الإمتياز الذي يمنحه المشرع للشاحن أو المرسل إليه لضمان التعويضات المستحقة عن هلاك البضاعة أو تلفها، حيث نصّت المادة ٤٨ من قانون التجارة البحرية على أنه:

" الديون التالية وحدها ممتازة ودرجة امتيازها تحدد بحسب ورودها:

.... ٤- التعويض عن التصادم وعن غيره من طوارئ الملاحة، وعن الأضرار المسببة للمرفئ والأحواض وسبل الملاحة، والتعويض عن جرح الركاب والبحارة وعن هلاك الحمولة والحوائج أو تعيبها...".

فيرد هذا الإمتياز في المرتبة الرابعة بعد إمتياز المصروفات القضائية، وامتياز الديون الناشئة عن قد العمل البحري، وامتياز الكفاءات المستحقة نظير المساعدة أو الإنقاذ وحصة السفينة في الخسائر البحرية المشتركة.

---

[1] محكمة التمييز المدنية، قرار رقم ٥، تاريخ ١٩٦٦/٠١/١٣، مصنف شمس الدين، ، ص ٥٥٩-٥٦٠ .

ونصت المادة ٥٤ بحري على أن:

"تترتب الامتيازات على السفينة وعلى أجرة السفر الذي نشأ فيه الدين الممتاز وعلى تفرعات السفينة وأجرتها المكتسبة منذ بدء السفر.

غير أن الامتياز المقرر في المادة ٤٨ بفقرتها الثانية يترتب على مجموع أجور السفينة الواجبة الأداء عن كل الأسفار الجارية في أثناء عقد الاستخدام نفسه".

يقصد بنص المادة أعلاه، أنه يترتب الإمتياز على السفينة وأجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين وعلى ملحقاتها.

وقضت المادة ٥٢ بحري بأن هذه الامتيازات تتكون منذ تقرير الدين. وهي لاتخضع لأية معاملة ولا لأي شرط خاص للاثبات.

القسم الثاني: التحرر من المسؤولية وآثارها

نتناول في القسم الثاني من بحثنا فصلين أساسيين، نشرح في الفصل الأول منه وسائل الناقل في التحرّر من المسؤولية، في حين نعرض في الفصل الثاني لآثار هذه المسؤولية.

الفصل الأول: وسائل الناقل في التحرر من المسؤولية

سنتحدث في هذا الفصل عن الإعفاء من المسؤولية (المبحث الأول)، ومن ثم نشرح عن التحديد القانوني لهذه المسؤولية (المبحث الثاني).

المبحث الأول: الإعفاء من المسؤولية

قبل معاهدة بروكسل والتقنين البحري اللبناني، كانت مسؤولية الناقل البحري تخضع، كما ذكرنا سابقاً، للقواعد العامة للمسؤولية.

بمعنى آخر، هذه المسؤولية في التطبيق العملي، كانت مسؤولية مخففة وذلك بسبب اشتراط الناقلين، في معظم الأحيان، إعفاءهم من المسؤولية عن الأضرار التي تصيب البضائع، ومن ناحية أخرى كان الشاحنون يرضون بهذه الشروط لأنهم بالمقابل يقومون بالتأمين على البضائع ويحصلون على التعويض من المؤمنين عند هلاك البضاعة أو تلفها جزئياً أو كلياً.

وكانت سابقاً تصحّ شروط الإعفاء من المسؤولية في عقد النقل البحري وذلك بناءً على قاعدة أن العقد هو شريعة المتعاقدين، بالتالي فلإرادة الأطراف حرية تعديل قواعد هذه المسؤولية، وأن هذا الوضع غير مضر للشاحنين، أولاً لقيام هؤلاء الآخرين بالتأمين على بضائعهم، وثانياً لأن جعل الناقل مسؤولاً ليس من شأنه إلا رفع أجرة النقل.

لكن القضاء حاول الحدّ من شروط الإعفاء من المسؤولية وحصرها بالحالات التي اتفق عليها صراحةً وقال بوجوب تفسيرها تفسيراً ضيقاً وذلك لحماية الشاحنين من تعسف الناقلين.

وقد بنى اتجاهه هذا على أساس المادتين ١٣٨ و ١٣٩ من قانون الموجبات والعقود، حيث نصت الأولى على أنه: "ما من أحد يستطيع أن يبرىء نفسه إبراءً كلياً أو جزئياً من نتائج احتياله أو خطأه الفادح بوصفه بنداً ينفي عنه التبعة أو يخفف من وطأتها وكل بند يدرج لهذا الغرض في أي عقد كان، هو باطل أصلاً."

كما نصت المادة الثانية على أن: "البنود النافية للتبعة وبنود المجازفة تكون صالحة معمولاً بها على قدر إبرائها لذمة واضع البند من نتائج عمله أو خطأ غيره المقصود، ولكن هذا الإبراء ينحصر في الأضرار المادية لا في الأضرار التي تصيب الأشخاص إذ أن حياة الإنسان وسلامته الشخصية هما فوق كل اتفاق".

لمعالجة إعفاء الناقل من المسؤولية سوف نقسم مبحثنا التالي إلى فقرتين تتناول بالتتابع شروط الإعفاء من المسؤولية وبطلان هذه الشروط بعد معاهدة بروكسل والتقنين البحري اللبناني (الفقرة الأولى) وحالات الإعفاء من المسؤولية التي كرّسها هذا التقنين (الفقرة الثانية).

الفقرة الأولى: شروط الإعفاء من المسؤولية وبطلانها

وتنقسم هذه الفقرة بدورها الى شروط الإعفاء من المسؤولية (أولاً) وبطلان هذه الشروط (ثانياً).

أولاً: شروط الإعفاء من المسؤولية

يفرق عادة بشأن مسؤولية الناقل البحري بين الشرط الذي يُعفى الناقل بمقتضاه من المسؤولية عن أخطاء التابعين البحريين والمعروف بشرط الإهمال، وبين الشروط التي تعفي الناقل من المسؤولية في حالات معينة، وبين الشروط التي تحدد مسؤولية الناقل بمبلغ معين.

١. بند الإهمال Negligence clause

شرط الإهمال هو ذلك الشرط الذي يعفي الناقل من المسؤولية عن أخطاء الربان والبحارة وغيرهم ممن يقومون بالعمل على ظهر السفينة سواء أكانت أخطاء ملاحية أو تجارية.

والأخطاء الملاحية هي الأخطاء الفنية التي تقع في قيادة السفينة وتسييرها كالقيام بمناورة أدت إلى تصادم أو دخول الماء إلى السفينة أو عدم الإستعانة بمرشد عند الدخول في الميناء أو الإبحار رغم سوء الأحوال الجوية.

أما الأخطاء التجارية فهي الأخطاء في العمليات التي تتعلق في البضاعة ذاتها كالعيب في الرص وجميع الأخطاء التي تقع في الشحن والتفريغ.

ونشير هنا على سبيل الملاحظة، وبالعودة إلى التزام الناقل برص البضائع، فإن القواعد والأصول الواجبة المراعاة في الرص، منها ما يتعلق بالمحافظة على البضاعة ذاتها، فيعتبر الخطأ فيها خطأ تجاري. ومنها ما يتعلق بتوازن السفينة وسلامتها أثناء السفر فيعتبر الخطأ فيها خطأ ملاحي.

يُبنى شرط الإهمال على أن الربان ورجال الطاقم وهم يباشرون عملهم في البحر بعيداً عن متناول الناقل لا يخضعون لرقابة واشراف المجهز مما يجعل تبعيتهم له ضعيفة إذا قيس برابطة التبعية العادية بين التابع والمتبوع. ويقتصر تطبيق شرط الإهمال على مسؤولية الناقل عن أخطاء التابعيين البحريين وحدهم، وهم الربان وضباط ملاحة والمهندسون البحريون والملاحون والمرشد وغيرهم من الأشخاص الخاضعين لسلطة الربان وإشرافه.

أما التابعون الذين يباشرون نشاطهم على البر ولا يخضعون لأوامر المجهز كمستخدمي مكاتبه وعملائه الإداريين وأمناء السفن وعماله الذين يقومون بالإصلاحات في الموانىء وعماله المكلفين بالشحن والتفريغ والتخزين، فلا يشملهم الشرط ويظل الناقل مسؤولاً عن أخطائهم[١].

والعبرة واضحة في هذه التفرقة وهي إمكانية الإشراف والمراقبة للتابعين البريين في مقابل استحالتها للتابعين البحريين.

---

[١] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ٤١

ومع ذلك فإن شرط الإهمال ليس شرطاً مطلقاً بل إنه يتعطل عن التطبيق في الحالات التالية:

- إذا اشترك الناقل بخطئه الشخصي مع خطأ التابعين البحريين في وقوع الضرر اللاحق بالشاحن، كما إذا كان عمل الربان تنفيذاً لأمر صريح صادر إليه من الناقل أو إذا اختار هذا الأخير رباناً غير مؤهل.

- إذا أجاز الناقل عمل الربان بعد وقوعه، إذ أن الإجازة اللاحقة كالإذن السابق مما يجعل خطأ الربان كأنه خطأ شخصي من الناقل.

- إذا أفاد الناقل شخصياً من خطأ الربان والتابعين البحريين، برغم وجود شرط الإهمال مثل أن يحمّل الربان السفينة أكثر من طاقتها لتحصيل أجرة إضافية لمصلحة الناقل، أو أن يشحن بضاعة على سطح السفينة بدل العنابر دون علم الشاحن ويحصل على أجرة نقل في العنابر التي هي بطبيعة الحال أعلى من أجرة النقل على سطح السفينة. ففي مثل هذه الحالات ينتج عن خطأ الربان فائدة للناقل يمتنع معها على الناقل أن يتمسك بشرط الإهمال.

وقد اعتبر الدكتور مصطفى كمال طه[١] على سبيل النقد لهذا الرأي، بأن هذا القضاء تمليه العدالة وحدها، وهو لا يكاد يكون وسيلة ملتوية لمكافحة شرط الإهمال. وإذا كان الناقل قد أفاد من خطأ الربان، ففي وسع المتضرر مطالبته بدعوى الإثراء بلا سبب. أما تعطيل شرط الإهمال بحجة إثراء الناقل فحل غير سليم يتنافى مع مضمون العقد وشريعة المتعاقدين.

والأصل هو مسؤولية الناقل البحري بمجرد وقوع الضرر، ومن ثم لا يترتب على إدراج شرط الإهمال في عقد النقل إعفاء الناقل مباشرة من المسؤولية عن الضرر اللاحق بالبضاعة، وإنما يجب لذلك أن يقوم بإثبات خطأ الربان أو التابعين البحريين وعلامة السببية بينه وبين الضرر الواقع.

فإذا نجح في هذا الإثبات لم يكن للشاحن سوى طريق الرجوع على التابع الذي ارتكب الخطأ سواء أكان الربان أو أحد البحارة، وهو بالطبع رجوع شكلي في غالب الأحيان نظراً لعدم ملاءة التابع بالقياس إلى جسامة الأضرار وفي المقابل يظل الناقل مسؤولاً عن الضرر اللاحق بالبضاعة في كل مرة يعجز فيها عن إثبات سببه.

---

[١] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ٢٤٢.

٢. شروط الإعفاء من المسؤولية في حالات معينة

بما أن شرط الإهمال لا يعمل به عندما يكون الضرر ناشئاً عن أخطاء الناقل الشخصية أو أخطاء التابعين البريين، فقد اعتاد الناقلون إدراج شروط تعفيهم من المسؤولية في بعض الحالات.

نذكر على سبيل المثال الشرط الذي يبين فيه الناقل أن "البضاعة مجهولة الوزن أو الكمية أو العدد" أو أن "البيانات الخاصة بالبضاعة غير معتمدة". أو كأن يشترط الناقل إعفاءه من المسؤولية عن الكسر أو تسرب السوائل أو الصدأ، أو يشترط إعفاءه من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الناشىء عن السرقة أو الحريق أو عيوب السفينة الخفية. وأخيراً قد يشترط الناقل اعفاءه من المسؤولية عن أية أخطار يمكن التأمين عليها.

إن هذه الشروط على سبيل المثال لا الحصر، هي شروط صحيحة وفقاً للفقه والقضاء.[١]

لكن لا يترتّب على صحة هذه الشروط إعفاء الناقل من المسؤولية إعفاءً تاماً، إنما يقتصر أثرها على إعفاء الناقل من إثبات أن عدم التنفيذ يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه، ونقل عبء الإثبات إلى الشاحن أو المرسل إليه[٢]، فيكون لهذا الأخير أن يقيم الدليل على خطأ الناقل أو تابعيه البريين فتقوم المسؤولية. بتعبير آخر إذا أدرج أحد الشروط السابقة في عقد النقل كان الناقل غير مسؤول عن الضرر الذي لحق بالبضاعة ما لم يستطع الشاحن أو المرسل إليه إثبات أن الضرر يرجع إلى خطأ الناقل الشخصي أو خطأ أحد تابعيه البريين.

٣. شروط تحديد المسؤولية

بناءً على ما تقدم، نخلص بالقول أن الناقل قد يتحمل المسؤولية عن الضرر اللاحق بالبضاعة بحال لم يتمكن من إثبات أن هذا الضرر نشأ بسبب خطأ الربان أو أحد تابعيه البحريين، كما يتحملها أيضاً إذا نجح الشاحن في إثبات أن الضرر يرجع إلى خطأ الناقل الشخصي أو خطأ تابعيه البريين.

---

[١] محمد فريد العريني ومحمد اليد الفقي، قانون النقل، المرجع السابق، ٥٨

[٢] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ٢٣٤

ولتلافي تحمل مسؤولية عدم تنفيذ العقد كاملةً، قد يشترط الناقل تحديد مسؤوليته بمبلغ معين عن كل طرد هالك أو تالف، ويعتبر مثل هذا الشرط صحيحاً وفقاً للقواعد العامة.

وتنطبق عليه أحكام التعويض الإتفاقي (التعيين بالإتفاق أو البند الجزائي) المنصوص عليه في المادتين ٢٦٦ و٢٦٧ من قانون الموجبات والعقود اللبناني.

فيجوز تخفيض المبلغ المتفق عليه إذا ثبت أنه كان مبالغ فيه إلى درجة كبيرة، أو أن الناقل نفذ إلتزامه جزئياً (م ٢٦٦ م وع). ولا يلزم الناقل بأكثر من قيمة التعويض الإتفاقي حتى ولو تجاوز الضرر هذه القيمة إلا إذا أثبت الشاحن أو المرسل إليه أن الناقل قد ارتكب غشاً أو خطأ جسيم (م٢٦٧ م وع).

ثانياً: بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية

كما رأينا فإن شروط الإعفاء المذكورة آنفاً ولا سيما شرط الإهمال، كان قد ذاع إدراجها في عقود النقل البحري بشكل أصبحت فيه هذه الشروط مألوفة في هذا النوع من العقود.

كما أن هذه الشروط كانت تفرض فرضاً من جانب الناقلين البحريين على الشاحنين، كما عرضنا في القسم الأول من بحثنا، فإن هذه الشروط كانت السبب الأساسي الموجب لعقد الإتفاقيات حماية لحقوق الشاحنين.

نصت الفقرة الثامنة من المادة الثالثة من معاهدة بروكسل على أنه "يكون لاغٍ وغير معمول به كل نص أو شرط أو اتفاق وارد في اتفاقية نقل يُعفى بموجبه الناقل من المسؤولية المترتبة عن ضرر أو خسارة ألحقت بالبضاعة وكانت ناتجة عن إهمال أو خطأ أو إخلال بالموجبات والإلتزامات المفروضة بموجب هذه المادة، أو يخفف من هذه المسؤولية بشكل يتعارض مع أحكام هذه الإتفاقية. ويعتبر كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين أو أي شرط آخر مماثل له بمثابة إعفاء الناقل من المسؤولية."

وجاءت في نفس الصياغة المادة ١١٢ من القانون البحري اللبناني حيث نصت على أنه "يعتبر ملغى ولا مفعول له كل شرط أدرج في وثيقة شحن أو في أية وثيقة للنقل البحري تنشأ في لبنان وكانت غايته المباشرة أو غير المباشرة إبراء الناقل من التبعة التي يلقيها عليه القانون العام أو هذا القانون أو تحويل عبء الإثبات عمن تعينه القوانين المرعية الإجراء أو هذا القانون أو مخالفة قواعد الصلاحية. يعد شرط إبراء كل شرط يترك للناقل منفعة التأمين عن البضائع أو أي شرط آخر من النوع نفسه".

ويخلص من هذين النصين أن المشرع البحري قد رتّب جزاء البطلان المطلق على أي شرط من شروط الإعفاء من المسؤولية تتضمّنه سندات الشحن. مما يجعل هذه الأحكام متعلقة بالنظام العام، وبالتالي لا يجوز الإتفاق على مخالفتها. وقد كانت غاية المشرع هي حماية الشاحنين من تعسف الناقلين الذين كانوا يشترطون عدم مسؤوليتهم عن الأضرار التي تصيب البضاعة.

ونشير في هذا السياق أنه، وبالرغم من بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية، إلا أنه ثمة فائدة قد تعود على الناقل في حال أبقى على هذه الشروط ودونها في سند الشحن. ذلك لأنه كما سبق وقلنا، فإن معاهدة سندات الشحن لا تنطبق على كل أنواع النقل البحري وصوره وعملياته، وبالتالي يكون للناقل الحق في أن يتمسك فيما يرد في سند الشحن من شروط إعفاء من المسؤولية في الحالات التي لا تنطبق عليها المعاهدة. وبناءً عليه، إن البند المدرج في وثيقة الشحن الذي يعفي الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق البضاعة أثناء وجودها في المواعين أو على الأرصفة هو صحيح، لأن شرط الإبراء من المسؤولية بعد تمام عملية النقل البحري يؤخذ به.[١]

- الشروط الباطلة:

تطبيقاً لنص المادتين المذكورتين آنفاً، تعتبر باطلة بطلاناً مطلقاً الشروط التالية:

---

[١] محكمة إستئناف بيروت المدنية الأولى، قرار رقم ٦٩٥، تاريخ ١٩٥٨/٠٤/٠١، بدوي حنا، التجارة، الجزء الأول، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ١٩٩٨، ص ٢٩٤.

- تمييز فرنسي، ٨ حزيران ١٩٤٨، دالوز سنة ١٩٧٨-٥٥٣، المرجع المذكور أعلاه، ص ٢٩٤.

١. شرط التنازل إلى الناقل عن منفعة التأمين على البضاعة الذي عقده الشاحن، لأنه يسمح للناقل بتغطية مسؤوليته عن أخطائه على نفقة الشاحن، أي بفضل أقساط التأمين التي دفعها الشاحن، لأنه يسمح للناقل بتغطية مسؤوليته عن أخطائه على نفقة الشاحن، أي بفضل أقساط التأمين التي دفعها الشاحن.

٢. شرط الجهل بوزن البضاعة وما ماثله من شروط إذا لم يتوافر لدى الناقل سبب جدي يحمله على الشك في بيانات الشاحن وتوافرت لديه الوسائل الكافية للتحقق منها.

٣. شرط إعفاء الناقل من المسؤولية عن أخطاء الربان والتابعين التجارية.

٤. شرط تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ يقل عن الحد القانوني المقرر في المعاهدة والمنصوص عليه في المادة ٢١١ من قانون التجارة البحرية اللبناني.

٥. شرط قلب عبء الإثبات فيما يتعلق بمسؤولية الناقل. ويعود ذلك إلى أن الناقل مسؤول أصلاً عن الضرر اللاحق بالبضاعة ما لم يستطع إقامة الدليل على إعفائه قانوناً من المسؤولية، فكل شرط يقضي بطرح عبء الإثبات عن عاتق الناقل يتضمن تخفيفاً لمسؤوليته ومن ثم يكون باطلاً.

٦. شرط التحكيم مع تفويض المحكمين بالصلح، إذ أن المحكمين المفوضين بالصلح معفون من التقيد بقواعد القانون، حيث نصت المادة ٧٧٧ من قانون أصول المحاكمات المدنية اللبناني في فقرتها الأولى على أنه "في التحكيم المطلق يعفى المحكم او المحكمون من تطبيق قواعد القانون وأصول المحاكمات العادية ويحكمون بمقتضى الإنصاف". وبناء عليه يكون من أثر هذا الشرط عدم تقيد المحكمين بأحكام المعاهدة مع أنها تتعلق بالنظام العام. ونشير هنا أنه يجوز الإتفاق على التحكيم بعد نشأة النزاع مع تفويض المحكمين بالصلح، إذ أنه لا يُخشى حينئذٍ من ضغط الناقل على إرادة الشاحن[١].

إذاً الخلاصة لما تقدم، أن كل شرط يتضمن إعفاء الناقل من المسؤولية أو يتضمن تخفيفاً لهذه المسؤولية على وجه مخالف لما هو منصوص عليه، يعتبر باطلاً بطلاناً مطلقاً. وقد أكّد المشرع على ذلك حينما ختم نص المادة ٢١٢ بقوله "أو أي شرط آخر من النوع نفسه".

---

[١] مصطفى كمال طه، المجع السابق ، ص ٢٦٠

- الشروط الصحيحة:

وعلى عكس ذلك، يعتبر صحيحاً كل شرط لا يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية التي تفرضها المعاهدة أو إلى تخفيف هذه المسؤولية، فتعتبر شروطاً صحيحة الشروط التالية:

١. كل شرط يزيد من التزامات الناقل المنصوص عليها، أو الشرط الذي يتنازل فيه الناقل عن الحقوق أو الإعفاءات المخولة له في المعاهدة. فالإتفاقية عقدت أساساً لمصلحة الشاحنين، وعلى هذا أكدت المادة الخامسة في الفقرة الأولى منها، أنه للناقل ملء الحرية أن يتخلى كلياً أو جزئياً عن حقوقه وعن الإعفاءات أو أن يزيد من مسؤولياته والتزاماته على الوجه المبين في المعاهدة، شرط أن يدون هذا التخلي أو تلك الزيادة في بوليصة الشحن المسلمة للشاحن. كما لو اشترط مثلاً أن يضمن الناقل الأخطاء في الملاحة في إدارة السفينة مع أنه معفى من المسؤولية عنها بمقتضى المعاهدة (م ٤ فقرة ٢ بند ١)، وكما لو اتفق على أن تسري المعاهدة على المرحلة السابقة للشحن أو اللاحقة في التفريغ، وكما ولو اشترط تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ أعلى من الحد القانوني.

٢. إتفاق الناقل مع الشاحن على أن تكون تسوية الخسارات المشتركة من خلال قانون معين، وفقاً لما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة الخامسة من المعاهدة في نهايتها بأنه "لا تمنع هذه الأحكام النص في سندات الشحن على أي شرط من الشروط فيما يتعلق بالخسارات البحرية العمومية".

٣. شرط إستحقاق الأجرة أياً كان مصير البضاعة وأياً كانت الحوادث. فهذا الشرط ليس شرط إعفاء من المسؤولية لأنه لا يمنع المرسل إليه من المطالبة بالتعويض عن هلاك أو التلف الحاصل للبضاعة، بالإضافة أن معاهدة سندات الشحن لا علاقة لها بالمسائل الخاصة بالأجرة.

نشير في هذا الصدد، أنه حيث يكون الشرط باطلاً فالأمر يقتصر على بطلان الشرط ذاته دون أن يؤثر ذلك في صحة عقد النقل أو صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد، فالشرط الباطل يسقط ويحل مكانه حكم المعاهدة. وبما أن البطلان محور حديثنا هو بطلان مطلق فإن آثاره بالتالي لا تنحصر بالمتعاقدين بل تمتد إلى الغير أيضاً.

وبالرغم من أن الإتفاقية أُبرمت بغية حماية الشاحنين من إدراج بنود كالمذكورة سابقاً، إلا أنها ومن ناحية أخرى أخذت بعين الإعتبار مصلحة الناقلين فنصت على حالات إعفاء من المسؤولية.

الفقرة الثانية: حالات الإعفاء القانوني من المسؤولية

بعد أن نصت الفقرة الثامنة من المادة الثالثة من معاهدة بروكسل على بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية أو تخفيفها، نصت المادة الرابعة منها على أسباب إعفاء قانونية، فيعفى الناقل إذا ثبتت إحدى هذه الحالات، دون حاجة إلى إيراد بند في سند الشحن يتعلق بهذا الشأن، مراعيةً في ذلك طبيعة صناعة النقل البحري والظروف الخاصة التي تباشر فيها.

والإعفاء القانوني من المسؤولية وكذلك التحديد القانوني للمسؤولية هما المقابل الذي تقرر لمصلحة الناقلين نظير تقرير بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية[١].

ويلاحظ أن الفقرة الثانية من المادة الرابعة تضمنت سبعة عشر حالة من حالات دفع المسؤولية تأثراً بمنهج الصياغة في القوانين الإنجلوسكسونية التي تعتد بالحلول الخاصة وليس الفكرة العامة[٢].

إستعان المشرع اللبناني بهذه الأحكام في تنظيمه لحالات الإعفاء القانوني للناقل البحري، بعد إيراد تعديلات عليها بشكل يتناسب مع التشريع اللبناني. وقد نجم عن ذلك بعد الإختلافات بين أحكام المعاهدة وأحكام القانون اللبناني.

فعرض في المادة ٢١٠ بحري الأسباب التي تُعفي الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر الذي أصاب البضاعة ناشىء عن أحدها. ونشير هنا أن كلمة "ضرر" تشمل كل الأسباب القانونية الموجبة للتعويض عن هلاك او تلف أو تأخر. فالتأخر يعتبر ضرراً يلحق بالبضاعة وفقاً للقانون[٣].

هذه الأسباب هي:

---

[١] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ٢٦١

[٢] هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٢٧٤

[٣] مصطفى كمال طه، المرجع المذكور أعلاه، ص ٢٧٢

أولاً: الأخطاء الملاحية

تنص المادة ٢١٠ في بندها الأول على إعفاء الناقل البحري قانوناً من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية التي تُعزى للربان أو للملاحين أو المرشدين أو لغيرهم من التابعين البحريين.

يُلاحظ أن المادة ٤ فقرة ٢ من معاهدة سندات الشحن تُعفي الناقل من المسؤولية عن الأخطاء بالملاحة أو في إدارة السفينة، حيث نصت على أنه لا يترتب على الناقل ولا على السفينة أية مسؤولية عن الخسارة أو الضرر المسبّب أو الناتج عن فعل القبطان أو البحّار أو الربان أو الأشخاص المولجين من قبل الناقل بملاحة السفينة أو بإدارتها أو عن خطأ أو إهمال ارتكبوه.

لكن القانون الفرنسي الصادر عام ١٩٣٦ والذي نقل عنه المشرع اللبناني اقتصر على ذكر الأخطاء في الملاحة دون الأخطاء في إدارة السفينة، حيث نصّت المادة ٢١٠ منه على أن:

"Le transporteur est garant de toutes pertes ou dommages subis par la marchandise à moins qu'il ne prouve que ces pertes, avaries ou dommages proviennent : ١- De fautes nautiques du capitaine, des marins, pilotes ou autres préposés..."[١]

والخطأ الملاحي[٢] (Faute nautique / Error in navigation)، إنما يقع في العمليات الفنية المتعلقة بالملاحة البحرية، أي كل خطأ فني في قيادة السفينة وتسييرها وكل خطأ متعلق بعمل يستهدف المحافظة على سلامة السفينة وصيانتها فنياً.

ومن الأمثلة على هذه الأخطاء: مخالفة الربان للّوائح والتعليمات الدولية الخاصة بتفادي التصادم أو سوء تشغيل الآلات المحركة للسفينة، أو إقلاع السفينة من الميناء رغم سوء الجو، او القيام بمناورة

---

[١] المشتمل في التشريع اللبناني، الجزء الرابع، أشرف على جمعها مكتب عالم للمحاماة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠١٤، ص ٨٨-٨٩.

[٢] Cour de cassation, chambre commerciale, financière et économique, Arrêt No. ١٢٢٣, ١٧ Décembre ٢٠١٣, Site élecronique, www.courdecassation.fr.

تؤدي إلى جنوح السفينة، والخطأ في استعمال الأنوار أو في قراءة الخرائط والنشرات الجوية، كذلك أخطاء المرشد في الدخول والخروج من الميناء وغيرها من الأخطاء التي لا حصر لها.

والإعفاء قاصر على الخطا الملاحي دون الخطأ التجاري، وتعتبر أخطاءً تجارية تلك التي تتعلق بحفظ البضاعة أثناء عمليات شحنها أو رصها أو تفريغها. أي أن الأخطاء التجارية هي الأخطاء في العمليات التي تتعلق بالبضاعة ذاتها كالعيب في الرص وجميع الأخطاء التي تقع في الشحن والتفريغ.

وهذا الإعفاء يُبرّر بأن الربان يتمتع باستقلال تام تجاه المجهّز فيما يتعلق بملاحة السفينة وسيرها. ولذا يبقى الربان وحده مسؤولاً عن هذه الأخطاء.

أما تقرير مسؤولية الناقل من الأخطاء التجارية فهو من المكاسب التي أحرزها الشاحنون نتيجة الكفاح ضد شروط الإعفاء من المسؤولية.

ثانياً: العيوب الخفية في السفينة

يفرض القانون اللبناني في المادة ٢٠٩ بحري على الناقل قبل بدء السفر أن يعد السفينة إعداداً حسناً لتكون صالحة للملاحة.

فإذا وفّى الناقل بهذا الإلتزام فإنه يُعفى من المسؤولية عن الضرر اللاحق بالبضاعة والناشىء عن العيوب الخفية في السفينة التي لا يمكن كشفها ببذل العناية المعقولة (م ٢١٠ فقرة ١ بند ٢).

ويقصد بالعيوب الخفية العيوب التي لا تكشفها اليقظة المعقولة أما العيوب الظاهرة التي يمكن كشفها ببذل العناية الكافية فيُسأل عنها الناقل. ومثال العيوب الظاهرة التي يُسأل عنها الناقل قِدم أجزاء السفينة وتلف آلاتها الرئيسية بسبب سوء الصيانة أو الإستعمال الطويل.

ويرجع السبب في هذا الإعفاء إلى أن التكنولوجيا الحديثة المستخدمة في بناء السفينة يجعل منها منشأة ذات تركيب بالغ التعقيد مما يصعب معها على الناقل أن يضع يده على عيوبها الخفية.

وتقدير ما إذا كان العيب ظاهراً يُسأل عنه الناقل أو خفياً يُعفى من المسؤولية عنه، منوط بقاضي الموضوع بلا رقابة من محكمة التمييز عليه في ذلك.

يقع عبء الإثبات فيما يتعلق ببذل العناية الكافية على عاتق الناقل أو أي شخص آخر يتمسك بالإعفاء، وللناقل أن يستعين في هذا الإثبات بالشهادات التي تصدرها السلطات الإدارية وشركات التصنيف مثل Veritas في فرنسا و Lloyd's في لندن، تثبت أنه جرى الكشف على السفينة من الموظفين الذين لم يلحظوا فيها أي شيء غير عادي. إلا أن هذه الشهادات لا تقيم إلا قرينة على صلاحية السفينة وخلوها من العيوب، وهي قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس.

على هذا الأساس قررت محكمة التمييز اللبنانية[١] أن عدم اكتشاف الثقوب في متن الباخرة من قبل مكتب فريتاس الذي أجرى الكشف شهرين قبل إبحار السفينة لا يطبق على الثقوب التي اكتشفت فيما بعد صفة العيب الخفي الذي من شأنه إعفاء أصحاب الباخرة من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة.

ثالثاً: الإضراب أو إيصاد أبواب العمل أو عوائق العمل

تنص المادة ٢١٠ فقرة ١ بند ٣ بحري لبناني على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة والناشئة عن العمل أو إيصاد أبواب العمل أو العوائق العارضة للعمل لأي سبب كان وسواء إن كان العمل كلياً أو جزئياً. إن الإضراب لا يعتبر قوة قاهرة تعفي الناقل من المسؤولية إلا إذا كان عاماً، يجعل التنفيذ مستحيلاً، فجائياً غير متوقعاً من الناقل ولا دخل لإرادته في وقوعه، أي يتصف بمواصفات القوة القاهرة.

ولا تشترط المادة أن يكون الإضراب كلياً وتكتفي بأن يكون جزئياً. كما تُقرّر بأن الإيقاف او العوائق العارضة أثناء العمل (وهي لا ترقى إلى مرتبة الإضراب) تعتبر سبباً للإعفاء من المسؤولية.

---

[١] محكمة التمييز المدنية، قرار رقم ٥، تاريخ ١٩٦٩/٠٧/٠٩، عدل ١٩٦٩، ص ٢٢٩.

الملاحظ هنا أن عبارة "لأي سبب كان" بحسب رأي الدكتور مصطفى كمال طه[١] غير صحيحة على الإطلاق. فإذا ثبت أن الإضراب أو الإغلاق إنما كان بخطأ من الناقل لمخالفته قرار هيئة تحكيم مثلاً، فإنه لا يفيد من الإعفاء، وعبء إثبات خطأ الناقل هنا يقع على عاتق الشاحن.

رابعاً: الحادث العرضي أو القوة القاهرة

نص البند الرابع من الفقرة الأولى من المادة ٢١٠ بحري على أنه يعفى الناقل البحري من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر اللاحق بالبضاعة ناشيء عن حادث عرضي Cas fontuit أو قوة قاهرة Force majeure. والواقع أنه ليس ثمة محل للتفريق بينهما فالقوة القاهرة والحادث العرضي شيء واحد من حيث أصله وطبيعته أم من حيث نتائجه وآثاره. وهذا الحكم هو مجرد تطبيق للقواعد العامة.

والقوة القاهرة مثل الحادث العرضي يجب ان تكون حادث يؤدي إلى استحالة التنفيذ استحالة مطلقة، ففي حال بقي التنفيذ ممكناً رغم وقوع الحادث فلا يمكن اعتباره من قبيل القوة القاهرة[٢]. ولا يكفي أن يجعل هذا الحادث تنفيذ الإلتزام مستحيلاً بل لا بد أن يكون أمراً مفاجئاً لم يكن في الإمكان توقعه أو تلافي نتائجه[٣].

أمثلة على القوة القاهرة: حوادث الحرب، حظر التجارة، استيلاء السلطة العامة على السفينة أو البضاعة، فرض حصار بحري على ميناء الوصول، الحريق ما لم يكن راجعاً لفعل الناقل أو خطئه، قيود الحجر الصحي الإستثنائي والفتن والثورات.

---

[١] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ٢٦٧

[٢] محكمة إستئناف بيروت الغرفة التجارية، قرار رقم ٦١٥، تاريخ ١٩٦٣/٠٣/٢٨، بدوي حنا، تجارة الجزء الثاني، طبعة أولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠٠٤، ص ٢٩٣.

[٣] الحاكم المنفرد في بيروت، تاريخ ١٩٥٥/٠٧/٠٨، مجموعة حاتم ج ٢٥، ص ٦١، "قضية السفينة شامبوليون" التي جنحت على شاطيء الأوزاعي قرب بيروت بتاريخ ١٩٥٢/١٢/٢٢ بسبب وجود فنار جديد في المطار اعتقد الربان أنه فنار رأس بيروت. وقد اعتبر الحاكم ان القوة القاهرة غير متوافرة في هذه الحالة لانتفاء عدم التوقع وامكان تلافي الحادث.

ولا تعتبر العاصفة من قبيل القوة القاهرة لا سيما في زمان ومكان الإبحار حيث العواصف مرتقبة وعلى ضوء ما ورد في النشرات الجوية التي يفيد بعضها بقدوم العاصفة وإن استبعدها بعضها الآخر.[١]

بمعنى آخر لا يكون للعاصفة طابع القوة القاهرة إلا إذا كانت غير محتملة، غير متوقعة الحدوث ولا يمكن دفعها، وأن تكون قد بلغت من القوة والعنف ما يحدث خسائر وأضرار مادية جسيمة بالسفينة.[٢]

بنفس المعنى قال الدكتور بيار صفا:

"En particulier, en ce qui concerne la tempête, les tribunaux ont tendance a décider qu'il faut qu'elle ait un caractère cylonique ou qu'elle apparaisse avec une violence exceptionnelle causant des dégâts matériels sérieuses dans le navire pour qu'elle puisse être qualifiée de force majeure"[٣].

خامساً: عيب البضاعة الخاص أو خطأ الشاحن

تنص المادة ٢١٠ بند ٥ بحري على أن الناقل لا يُسأل عن الضرر اللاحق بالبضاعة والناشئ عن عيب في البضاعة خاص أو عيب في حزمها أو تعليمها (تمريكها) أو عن النقصان في أثناء السفر بقدر الحجم والوزن اللذين تجيزهما العادة في المرافئ المقصودة.

إذاً يذكر هذا النص ثلاثة أسباب للإعفاء ينبغي التمييز بينها:

---

[١] محكمة استئناف شمال لبنان المدنية الغرفة الرابعة، قرار رقم ٧٣٩، تاريخ ٢٠٠٤/٠٧/١٢، بدوي حنا، تجارة، الجزء الثالث، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠٠٧، ص ٣٩٠.

٢ القاضي المنفرد المدني في طرابلس الناظر في القضايا المالية والتجارية، قرار رقم ٢٢ تاريخ ٢٠٠٣/٠١/٢٨، المرجع المذكور أعلاه، ص ٤٠٠.

[٣] Pierre Safa, Droit maritime, tome ١, première edition, editions juridiques Sader, Beirut, Liban, ٢٠٠٠, p.١٠٣٤

١. عيب البضاعة الخاص:

والعيب الخاص هو كل عيب داخلي في البضاعة يؤدي إلى تلفها أو هلاكها، ومثال على ذلك عطل في الخضار أو الفاكهة، احتراق الفحم من ذاته بسبب تكدسه أو مرض معين للحيوانات المشحونة. في هذه الحالة يقع على عاتق الناقل إثبات عيب البضاعة الخاص الذي يتمسك من خلاله بالإعفاء. لكن هذا العيب الخاص لا يُبرئ الناقل تماماً من المسؤولية إلا إذا انتفى خطأه بأي شكل من الأشكال.

٢. عيب التغليف أو التحزيم وعيب العلامات:

يُعفى الناقل من المسؤولية إذا كان الضرر اللاحق بالبضاعة قد نشأ عن عيب في التغليف أو التحزيم أو عيب العلامات.

فلا يكون التغليف كافياً إذا اقتصر على حفظ البضاعة التي بداخله، بل يجب أيضاً أن يكون من المتانة بحيث يتحمل ما قد يتعرض له من ضغط البضائع المجاورة أو من التغيرات الجوية التي تحدث أثناء الطريق. ويعتبر التغليف عيباً خاصاً إذا كانت البضاعة بحسب طبيعتها من النوع الذي لا يمكن نقله دون تغليف.

ونشير بهذا الصدد أن أمر التحقق مما إذا كان التغليف يشكل تغليفاً عادياً أم لا بالنسبة لنوع البضاعة وبالتالي القول فيما إذا كان هناك عيب في التغليف أم لا يعود لسلطات محاكم الأساس المطلق ولا يدخل ضمن رقابة محكمة التمييز[١].

ويُعفى الناقل من المسؤولية عن الضرر الناشئ عن عدم كفاية التغليف، إذ هو يرجع إلى خطأ الشاحن. ويُلاحظ أن حالة عدم كفاية التغليف لا تشمل حالة عدم التغليف، فإذا كانت البضاعة قد نُقلت بدون تغليف كالسيارات، فلا يكون ذلك وحده سبباً لإعفاء الناقل من المسؤولية.[٢]

إن الحكم بإعفاء الناقل من المسؤولية عن عيب التغليف أو التحزيم وعيب العلامات هو محض تطبيق للقواعد العامة في عدم مسؤولية الشخص عن الضرر الناشئ عن خطأ المتضرر[٣].

---

[١] محكمة التمييز المدنية، قرار رقم ٣٧، تاريخ ١٩٦٩/٠٢/١٩، العدل ١٩٦٩، ص ٢٠٤.

[٢] محكمة أستئناف بيروت المدنية الأولى، قرار رقم ١٥١٧، تاريخ ١٩٥٨/٠٨/٢١، ، بدوي حنا، تجارة، الجزء الأول، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ١٩٩٨، ص٢٩٧.

[٣] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ٢٧٥

سادساً: نقص أو عجز الطريق

يُعفى الناقل من النقص في الحجم أو الوزن الذي يلحق بالبضاعة أثناء النقل البحري، والناشئ عن طبيعة البضاعة الخاصة أو عن عيب خاص بها، وهو ما يُطلق عليه عجز الطريق La freinte de route، وينطبق عجز الطريق عادة على البضائع التي تجف مع الزمن كاللحوم والحبوب او تتبخر كالسوائل.

ويختلف عجز الطريق باختلاف طول الرحلة البحرية ويتحدد وفقاً للعادات التجارية في المرفأ المقصود، فقد تكون ١% أو ١,٥% أو ٢% أو ٣% أو ٥%.

ويعفى الناقل من المسؤولية عن عجز الطريق إذا لم يتجاوز النسبة التي جرى بها العرف، ففي حال تجاوز هذه النسبة خففت المسؤولية بمقدار النسبة المسموح بها ويعوض صاحب البضاعة عن الباقي، ولا يتحمل الناقل المسؤولية عن تعويض العجز جميعه إلا إذا أثبت الشاحن أو المرسل إليه أن هذا العجز ناتج عن خطأ الناقل أو أحد تابعيه.

سابعاً: أعمال المساعدة والإنقاذ

نصت المادة ٢٠٨ فقرة ١ بند ٦ على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الضرر اللاحق بالبضاعة والناشئ عن القيام بمساعدة أو اسعاف بحري أو بمحاولة ترمي إلى ذلك أو إذا حدثت وتاهت السفينة وهي تقوم بهذا العمل. وهذا الإعفاء مطابق لما هو منصوص عليه في المادة ٤ فقرة ٢ ل من معاهدة سندات الشحن.

وإعفاء الناقل في مثل هذه الحالة يتماشى مع القواعد العامة التي تضع على عاتق الربان التزاماً قانونياً بتقديم المساعدة لأية سفينة يراها في البحر معرضة للخطر، حيث نصت المادة ٢٥٤ من قانون التجارة البحرية اللبناني في الفقرة الثالثة منها على أنه "يعاقب بالحبس من شهر إلى سنتين

وبالغرامة من ماية ليرة إلى ثلاثة ألاف ليرة أو بإحدى هاتين العقوبتين كل ربان شاهد شخصاً في البحر مهدداً بالغرق وامتنع عن اسعافه دون أن يعرض سفينته وبحارتها وركابها لخطر جدي".

والنص لا يقتصر على المساعدة والإنقاذ كسبب للإعفاء، وإنما لا يُسأل الناقل أيضاً عن الضرر اللاحق بالبضاعة فيما لو كان ناشئاً عن مجرد انحراف السفينة عن خط سيرها المرسوم وذلك للقيام بالمساعدة.

- **مدى إعفاء الناقل من المسؤولية**

إذا توافرت حالة من الحالات المستثناة سالفة الذكر وأقام الناقل الدليل على أن الهلاك أو التلف ناشئ عن هذه الحالة، فلا يتحمل الناقل أية مسؤولية.

وتنص المادة ٢١٠ فقرة ٢ من قانون التجارة البحرية اللبناني على أنه "للشاحن في كل الحالات المستثناة أعلاه ان يُثبت أن الخسائر أو الأضرار ناجمة عن خطأ الناقل أو عماله إذ لم يستفد هؤلاء من الفقرة الأولى من هذه المادة".

ويستفاد من هذا النص أن إعفاء الناقل من المسؤولية عن الضرر اللاحق بالبضاعة يتحدد نطاقه بالحالات السابق ذكرها فقط. ومن ثم يجوز للشاحن مطالبة الناقل بالتعويض عن هلاك او تلف البضاعة إذا استطاع إثبات أن هذا الضرر يرجع إلى خطأ الناقل او خطأ تابعيه البريين الذين لا تشملهم الفقرة الأولى بند ١ من المادة ٢١٠ بحري. فإذا نجح هذا الإثبات، عادت مسؤولية الناقل إلى الظهور. وبعبارة أخرى، فإن الحالات المستثناة ليس من أثرها إلا مجرد قلب عبء الإثبات، ولا تقيم إلا قرينة قانونية بسيطة على عدم مسؤولية الناقل البحري يجوز دحضها بالإثبات العكسي.

المبحث الثاني: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل

طبقاً للقواعد العامة، نجد أن الأصل أن يغطي التعويض مقدار الضرر اللاحق بالمتضرر، حيث نصت المادة ٢٦٠ من قانون الموجبات والعقود اللبناني على أنه: "يجب أن يكون بدل العطل والضرر معادلاً تماماً للضرر الواقع أو الربح الفائت".

ومن جهة أخرى نصت معاهدة سندات الشحن على بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية في سندات الشحن بما فيها شروط تحديد المسؤولية، إذ أن هذه الشروط تخوّل الشاحن تعويضاً زهيداً يؤدي عملياً إلى إعفاء الناقل من المسؤولية.

غير أنه في الواقع يصعب الأخذ بمبدأ التعويض الكامل للضرر في ظل الظروف الخاصة المحيطة بعملية النقل البحري. يعود ذلك إلى أن الرحلة البحرية في السفينة يتخللها العديد من المخاطر الجسيمة التي تؤدي إلى وقوع حوادث بحرية وما ينتج عن ذلك من أضرار كبيرة إن كان في الأرواح أو الأموال الموجودة على متن السفينة.

وبالتالي إن تحميل الناقل البحري تعويض هذه الأضرار كاملةً من شأنه التأثير سلباً على شركات النقل وإثقال كاهلها. فإن لم يؤدِّ الأمر إلى إعلان إفلاس الناقل إلا أن مركزه المالي يتأثر حتماً، خاصةً إذا أضيف إلى ذلك فقده للسفينة ذاتها. وإذا اعتبرنا أن الناقل يستطيع تجاوز مخاطر الملاحة البحرية عن طريق التأمين ضد هذه المخاطر، إلا أنه من الصعب على شركات الضمان قبول تحمّل مبالغ ضخمة على سبيل التعويضات إذا تُركت قيمها مطلقة. لذلك أتى مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري حمايةً لمصالحه ودافعاً لاستقرار مشروعات النقل البحري واستمرارها في مزاولة نشاطها.

نتناول في الفقرة الأولى من هذا المبحث نطاق التحديد القانوني من حيث النصوص القانونية المنوطة به والمستفيدون منه والحالات المستثناة من هذا التحديد، وفي الفقرة الثانية نعرض مقدار الحد الأقصى القانوني والوضع بالنسبة للطرد والوحدة والحاويات.

الفقرة الأولى: نطاق التحديد القانوني

وتتضمن هذه الفقرة الإطار التشريعي للتحديد القانوني، والمستفيدون منه (أولاً)، والحالات المستثناة من التحديد القانوني (ثانياً).

أولاً: الإطار التشريعي للتحديد القانوني

نصت المادة الرابعة من معاهدة سندات الشحن في الفقرة الخامسة، البند الأول منها على أنه:
"لا يلزم الناقل أو السفينة، في أي حال، لجهة الخسائر والأضرار المتعلقة بالبضاعة او التي أصابتها، بمبلغ يفوق المائة ليرة استرلينية عن كل رزمة أو وحدة قانونية، أو بما يعادل هذا المبلغ من عملة أخرى، إلا إذا صرّح الشاحن عن نوع هذه البضاعة وقيمتها قبل شحنها ودوّن تصريحه في بوليصة الشحن. يشكّل التصريح المدون في بوليصة الشحن قرينة حتى ثبوت عكسها، ولكنها لا تقيد الناقل الذي يمكنه الطعن بها. يجوز الإتفاق بين الناقل أو وكيله أو قبطان السفينة والشاحن، أن يكون الحد الأقصى للمبلغ المتفق عليه مختلفاً عن الحد الأقصى للمبلغ المحدد في هذه الفقرة شرط أن لا يقل عنه.

لا تترتب على الناقل ولا على السفينة أية مسؤولية عن الخسائر والأضرار المتعلقة بالبضاعة أو التي لحقت بها، إذا تعمد للشاحن في بوليصة الشحن تصريحاً كاذباً لجهة نوع البضاعة وقيمتها."

تماشى المشرع اللبناني مع نص المعاهدة وأقر على غرارها مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري بمبلغ معين يلتزم بدفعه للشاحن. فنص في المادة ٢١١ من قانون التجارة البحري على أن:

"تبعة الناقل من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضاعة لا يجوز بحال من الأحوال أن تتعدى عن كل طرد أو وحدة مبلغاً يُحدد بمرسوم يصدر في الأسبوع الذي يلي نشر هذا القانون ما لم يصرح عن نوع البضاعة وقيمتها قبل تحميلها في السفينة ويدرج هذا التصريح في وثيقة الشحن ويعتمد بوجه الناقل ما لم يثبت هذا الاخير عكسه.
إذا كان الناقل ينكر صحة التصريح في وقت اجرائه فله ان يدرج في وثيقة الشحن تحفظات معللة.

ومن شأن هذه التحفظات ان تلقي اثبات القيمة الحقيقية على عاتق المرسل او المستلم.

كل شرط يحصر فيه الناقل تبعته بمبلغ دون الذي نصت عليه هذه المادة يعد ملغى. ويمكن اعادة النظر بالمبلغ المنصوص عليه اعلاه بمرسوم يتخذ استناداً الى تقلبات النقد الدولية."

نشير هنا أن البروتوكول المعدّل لمعاهدة سندات الشحن والمبرم في ٢٣ شباط ١٩٦٨ قد ألغى الفقرة الخامسة من المادة الرابعة من المعاهدة وأحل محلها نصاً جديداً يتألف من ثماني بنود من "أ" إلى "ح". والبنود "و"، "ز"، و"ح" تضمنت ذات الأحكام التي تضمنها النص القديم.

- **المستفيدون من تحديد المسؤولية:**

إضافةً إلى المادة الثانية من البروتوكول التي ألغت الفقرة الخامسة من المادة الرابعة من المعاهدة كما ذكرنا أعلاه، نلاحظ أن المادة الثالثة من هذا البروتوكول قد أضافت مادة جديدة هي المادة الرابعة مكرّر، بين المادتين الرابعة والخامسة.

فنصت هذه المادة في الفقرة الأولى منها على أنه "تطبق الإعفاءات والتحديدات المنصوص عنها في هذه الإتفاقية على كل دعوى تقام ضد الناقل، للتعويض عن خسائر وأضرار لحقت ببضاعة كانت موضع اتفاق نقل، إذا كان أساس الدعوى مبني على المسؤولية التعاقدية أو المسؤولية غير التعاقدية" وأضافت في الفقرة الثانية منها أنه للتابع أو الوكيل التمسك بالإعفاءات وتحديدات المسؤولية التي يحق للناقل الإدعاء بها استناداً لهذه الإتفاقية.

نشير هنا على سبيل الاستطراد، أن النص الأساسي للإتفاقية قد اشترط ألا يكون هذا التابع أو الوكيل مقاولاً مستقلاً بينما لم يرد هذا الشرط في نص الإتفاقية اللبناني المترجم. ونصت هذه المادة في الفقرة الرابعة منها على أنه لا يحق لتابع الناقل أو وكيله الإستفادة من الإعفاءات وتحديدات المسؤولية إذا ثبت أن الضرر نجم عن عمل أو عن إهمال منه، حصل إما بقصد إلحاق الضرر، وإما عن تهور وإدراك بامكانية حصول الضرر.

ولما كان ملتزم النقل يخضع للموجبات نفسها التي تخضع لها الناقل البحري، فيكون من الطبيعي أن يستفيد أيضاً من الحقوق التي يتمتع بها هذا الأخير[١].

ونصت الفقرة الثالثة من هذه المادة على أنه لا يجوز أن تتجاوز مجموع المبالغ المستحقة على الناقل ووكلائه وتابعيه الحدود المبينة في الإتفاقية. بمعنى آخر، لا يجوز أن يتعدى مجمل التعويضات التي يحصل عليها الشاحن من الناقل وتابعيه ووكلائه الحد القانوني المنصوص عليه في الإتفاقية ما عدا الحالات المستثناة من التحديد القانوني حيث تسري القواعد العامة بحسب كل حالة.

ثانياً: الحالات المستثناة من التحديد القانوني

١. الضرر خارج المرحلة البحرية:

من البديهي استثناء الضرر الحاصل خارج المرحلة البحرية لأن المعاهدة قد حددت بوضوح نطاق تطبيقها، كما سبق وشرحنا في القسم الأول من بحثنا، فحصرت ضمن المرحلة الواقعة بين شحن البضاعة في السفينة وتفريغها منها. لذلك يمتنع على الناقل أن يتمسك بالتحديد القانوني بالنسبة للأضرار التي تلحق بالبضاعة قبل الشحن وبعد التفريغ[٢].

وكذلك يحق للناقل التمسك بأي شرط يخفف مسؤوليته، بعد إثبات وقوع الضرر في العمليات السابقة للشحن أو اللاحقة للتفريغ.

٢. الإتفاق على رفع سقف التعويض:

نصت المادة الثانية فقرة "ز" من البروتوكول المعدل على أنه يجوز بالإتفاق بين الناقل والقبطان أو وكيل الناقل، وبين الشاحن تحديد مبالغ قصوى غير تلك المشار إليها في الفقرة (أ) من هذه المادة على أن لا يكون هذا الحد الأقصى المتفق عليه، أقل من الحد الأقصى المماثل والمنصوص عنه في

---

[١] قاضي منفرد مدني، قرار رقم ٦٥، تاريخ ٢٠٠١/٠٦/١٤، مجلة العدل، ٢٠٠٢، ص ٢٠٦.

[٢] محكمة التمييز اللبنانية، تاريخ ١٩٦١/٠٤/٢٧، مجموعة حاتم، ج ٤٥، ص ٥٧، رقم ٢.

هذا البند. وفي هذا السياق أقرت محكمة التمييز اللبنانية[1] أن لا يجوز الإتفاق على تحديد تبعة الناقل البحري بمبلغ ينقص عن السقف المعين في المادة ٢١١ من القانون البحري اللبناني، وإنما ليس ما يمنع الإتفاق على رفع السقف المحدد لتبعته.

إذاً التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري هو بمعنى آخر حد أقصى لمسؤوليته القانونية وحد أدنى لمسؤوليته الإتفاقية، بحيث يجوز الإتفاق على رفع الحد الأقصى تشديداً لمسؤوليته. فالمبلغ المحدد في الإتفاقية قد لا يغطي كامل الخسائر اللاحقة بالبضاعة، فيجوز حينها الإتفاق على تعويض يغطي الأضرار الحاصلة ولو تجاوزت الحد القانوني المنصوص عنه في الإتفاقية[2].

٣. الغش الصادر من الناقل شخصياً:

كانت المادة ٤ فقرة ٥ بند ١ تنص على أنه لا يلزم الناقل أو السفينة، بأي حال من الأحوال، لجهة الخسائر والأضرار بالبضاعة أو التي أصابتها بمبلغ يفوق المائة ليرة استرلينية عن كل رزمة أو وحدة قانونية...

من المتفق عليه أنه لا يجوز للناقل أن يتمسك بتحديد مسؤوليته في حالة الغش الذي يقع منه أو من تابعيه استناداً إلى المبدأ العام وهو أن الغش يفسد كل التصرفات ويستبعد تطبيق القواعد القانونية التي قد يفيد منه الغاش.

لكن الخلاف الفقهي قد أثير حول حالة وقوع خطأ جسيم من الناقل أو من تابعيه. فذهب البعض إلى أن الناقل يفقد حقه في تحديد المسؤولية إذا صدر منه أو من تابعيه خطأ جسيم، استناداً إلى أن الخطأ الجسيم يعتبر معادلاً للغش ويجري عليه حكمه. وذهب الرأي الآخر[3]، وهو برأينا أكثر صواباً، إلى أن عبارة "بحال من الأحوال" تستبعد بعموميتها وإطلاقها كل استثناء وتشمل كل صور المسؤولية ولو

---

[1] محكمة التمييز المدنية، الغرفة الرابعة، قرار رقم ٩، تاريخ ٢٠٠١/٠٢/٢٢، عدل ٢٠٠٢، ص ٣١٤.

[2] محكمة التمييز المدنية، قرار رقم ٨، تاريخ ٢٠٠١/٠٢/١٥، باز ٢٠٠١، ص ٥٢٢.

[3] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ٢٧٨.

كانت ناشئة عن خطأ جسيم. ومن ثم يكون للناقل أن يفيد من هذا التحديد ولو صدر منه أو من تابعيه خطأ جسيم.

أخذت محكمة النقض المصرية[١]، ومحكمة النقض الفرنسية[٢] بهذه الوجهة واعتبرت أن الناقل يستفيد من التحديد القانوني ولو صدر منه أو من تابعيه خطأ جسيم.

كما أخذ القضاء اللبناني[٣] أيضاً بهذا الحل في معرض تطبيقه المادة ٢١١ تجارة بحرية لبنانية المقابلة للمادة ٤ فقرة ٥ بند ١ من المعاهدة. فاعتبرت أن من حق الناقل الإستفادة من التحديد ما لم يثبت أنه ارتكب خداعاً أو سوء نية، وأنه ليس من شأن الخطأ الفادح وحده، على فرض ثبوته، أن يحرمه من الإستفادة من التحديد القانوني للتبعة.

نشير أنه أتى بروتوكول ١٩٦٨ ونص في المادة الثانية فقرة "ه" على أنه لا يحق للناقل أو للسفينة الإستفادة من تحديد المسؤولية، المنصوص عنها في هذه الفقرة إذا ما ثبت أن الضرر ناتج عن فعل الناقل أو عن إهماله وأن الفعل حصل إما عن قصد إلحاق الضرر، وإما عن تهور وإدراك بإمكانية حصوله. فتكون المعاهدة قد حرمت الناقل الإستفادة من الحد القانوني للمسؤولية إذا ثبت أن الضرر ناتج عن فعل عمدي أي بقصد إحداث الضرر أو عن عدم إكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث.

٤. بيان نوع البضاعة وقيمتها في سند الشحن:

إن أحكام التحديد القانوني هي خاصة بالحالة التي لم يبين فيها الشاحن قيمة البضاعة قبل الشحن[٤]، أما إذا صرّح الشاحن عن نوع البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأدرج هذا التصريح في سند الشحن، فلا

---

[١] نقض مصري، تاريخ ١٩٦٠/٠٢/١١، مجموعة أحكام النقض، س ١١، ص ١٣٧ و ٢١٦.

[٢] نقض فرنسي "دوائر مجتمعة"، ١٩٦٠/٠٣/١١، D.M.F، ٣٣١-١٩٦٠.

[٣] محكمة التمييز اللبنانية، تاريخ ١٩٦١/٠٤/٢٧، مجموعة حاتم، جزء ٤٥، ص ٥٧، رقم ٢.

[٤] محكمة التمييز المدنية اللبنانية الغرفة الرابعة، قرار رقم ٧ تاريخ ٢٠٠١/٠٢/١٦، بدوي حنا، تجارة، الجزء الثالث، طبعة أولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠٠٧، ص ٤١١.

يجوز للناقل أن يتمسك بالتحديد القانوني[1] ويلزم بتعويض الضرر كاملاً على أساس القيمة المصرح بها، إذ هو على علم قبل الشحن بالخطر الذي يقبله بنقل بضاعة يعلم بطبيعتها وقيمتها.

فقد نصت المادة ٤ فقرة ٥ بند ١ (وعلى غرارها لهذه الناحية الفقرة أ من المادة الثانية من بروتوكول ١٩٦٨، المعدلة للمادة السابقة) على أن مسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة لا يجوز أن تتعدى المبلغ المحدد وأضافت "ما لم يصرّح الشاحن عن نوع هذه البضاعة وقيمتها قبل شحنها بالسفينة. ويدرج هذا التصريح في سند الشحن ويعتمد في وجه الناقل ما لم يثبت هذا الأخير عكسه".

إذاً، إذا أراد الشاحن الحصول على تعويض الضرر بأكمله، وجب عليه أن يقدم بياناً بجنس البضاعة وقيمتها ويجب أن يقدم هذا البيان قبل الشحن حتى يتمكن الناقل من العناية بالبضاعة ورصّها رصاً خاصاً يتفق مع طبيعتها وقيمتها، وبالتالي إذا قدّم البيان قبل الشحن فلا يحدث أثره ما لم يقبله الناقل. كما يجب أن يدوّن هذا البيان في سند الشحن. فيصبح حينها هذا البيان قرينة، إلا في حال ثبوت العكس، على قيمة البضاعة ونوعها. وإن كان الناقل يشك في صحة التصريح الذي قدمه الشاحن، فيستطيع أن يدرج في سند الشحن تحفظات مسبّبة. فيصبح على عاتق الشاحن والمرسل إليه إثبات القيمة الحقيقية للبضاعة.

أما إذا تعمّد الشاحن في بوليصة الشحن تصريحاً كاذباً لجهة نوع البضاعة وقيمتها، فلا يترتب على الناقل ولا على السفينة في أي حال أية مسؤولية عن الخسائر والأضرار التي لحقت بالبضاعة أو المتعلقة بها. ولو لم يكن لهذا البيان غير الصحيح أثر ما في تحقيق الضرر ولو كان هذا البيان غير الصحيح قد أدرج لا بقصد غش الناقل ولكن لأسباب أخرى جمركية أو مالية[2].

---

[1] محكمة التمييز اللبنانية الغرفة الرابعة، قرار رقم ١٦، تاريخ ١٩٩٨/١٠/٢٩، بدوي حنا، تجارة الجزء الثاني، طبعة أولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠٠٤، ص ٢٧٩.

[2] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ٢٧٩.

ويشترط لتطبيق هذا الجزاء بحق الشاحن، أن يكون تصريحه غير الصحيح قد صدر عن عمد أي عن علم وبينة بعدم صحته. أما إذا كان التصريح غير الصحيح قد صدر عن حسن نية فلا مجل لتطبيق الجزاء المقرّر. ويقع على عاتق الناقل إثبات عدم صحة التصريح وسوء نية الشاحن.

وبمعنى آخر، يمكن القول بأنه يجب الإعتداد بالسقف المحدد به للمسؤولية إذا لم يصرّح الشاحن في وثيقة الشحن عن قيمة البضاعة المشحونة ولم يتبين من الأوراق أن الناقل قصد إلحاق الضرر بالبضاعة سواء بعمل إيجابي أو بإهمال يستنتج منه التهور وإمكانية حصول الضرر، فيستفيد حينها الناقل تبعاً لذلك من مبدأ تحديد المسؤولية[١].

٥. الناقل بصفته مالكاً للسفينة:

نصت المادة الثامنة من المعاهدة على أنه "لا تعدل أحكام هذه الإتفاقية في حقوق والتزامات الناقل التي تنص عليها القوانين النافذة حالياً لجهة تحديد مسؤولية مالكي السفن البحرية".

وهذا الإستثناء يخص الحالة التي يكون فيها الناقل هو مالك السفينة، فالمادة ٩٤ من القانون البحري اللبناني تقول بأنه "لا يكون صاحب السفينة مسؤولاً إلا بقدر قيمة السفينة وأجرتها وتفرّعاتها...".

والتحديد القانوني للمسؤولية إنما هو تحديد خاص بمسؤولية الناقل البحري ولا يخل بحق الناقل في التمسك في تحديد مسؤوليته وفقاً للقوانين النافذة.

إلا أنه عملياً، نجد أن مصلحة صاحب السفينة تقتضي التمسك بتحديد المسؤولية المقرّر للناقل نظراً لارتفاع قيمة السفينة الحديثة بالقياس إلى قيمة الأضرار التي تلحق بالبضاعة ولأنه يندر أن تفوق قيمة التعويض قيمة السفينة.

---

[١] المحكمة التمييز المدنية، تاريخ ١٩٩٨/١٠/٢٩، كاسندر ١٩٩٨، ص ٩٤٨.

الفقرة الثانية: الحد الأقصى والوضع بالنسبة للطرد والوحدة والحاويات

أقرت اتفاقية بروكسل وعلى غرارها القانون اللبناني مبدأ المسؤولية المحدودة للناقل البحري بوضع حدود قصوى للتعويضات التي يلتزم بدفعها. وهذا المبدأ جاء في مقابل إعفاء متلقي خدمة النقل من مشقة إثبات خطأ الناقل البحري حيث أن مسؤولية هذا الأخير تقوم على أساس قرينة الخطأ مما يشكل حماية فعالة لمتلقي خدمة النقل.

ويتحقق بذلك التوازن بين مصالح الطرفين من تشجيع استثمارات البحرية من جانب وحماية مصالح الشاحنين من جانب آخر[١]، خاصة وأن الرحلة البحرية تتعرض لمخاطر جسيمة تؤدي للكثير من الأحوال إلى هلاك الأرواح والأموال المنقولة وحتى السفينة ذاتها.

أولاً: مقدار الحد الأقصى

اعتنق المشرع اللبناني مبدأ التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري المقرّر في معاهدة سندات الشحن، فنصت المادة ٢١١ بحري: "إن تبعة الناقل من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع لا يجوز بحال من الأحوال أن يتعدى عن كل طرد أو وحدة مبلغاً يحدّد بمرسوم يصدر في الاسبوع الذي يلي نشر هذا القانون.."

واستناداً إلى هذا النص صدر المرسوم رقم ١٠٣٦٧ بتاريخ ١٩٤٧/١١/١١ وحدد تبعة الناقل بألف ليرة لبنانية عن كل وحدة أو طرد يفقد أو يصيبه ضرر أثناء النقل.

وتم تعديل هذا المبلغ عدة مرات بموجب مراسيم متعاقبة. والمرسوم المعمول به حالياً هو المرسوم رقم ٨٣٠٥ الصادر في ١٩٩٦/٠٤/١٩ والذي ألغى في مادته الثانية المرسوم رقم ١٠٣٦٧، ونص في المادة الأولى منه على أن: "تحدد تبعة الناقل البحري ب٦٦٦,٦٧ حق سحب خاص DTS كما يحدّده

---

[١] هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي، بيروت، لبنان، ٢٠٠٨، ص ٢٧٩

صندوق النقد الدولي بالسعر الرسمي لليرة اللبنانية بتاريخ استحقاق التعويض وفقاً لنشرة مصرف لبنان، وذلك كحد أقصى عن كل وحدة أو طرد يُفقد أو يصيبه ضرر أثناء النقل البحري وبما يوازي حقّي سحب خاص DTS عن كل كيلو من البضاعة التي تفقد أو تتضرر وذلك ما لم يتفق الشاحن والناقل على مبلغ يزيد عن المبلغ المحدد أعلاه".

ونشير هنا أن القضاء اللبناني[١] يذهب إلى اعتماد طريقة الحساب التي تؤمن للمتضرر تعويضاً أعلى.

وهذا المبلغ يقابل المبلغ الذي وضعته معاهدة سندات الشحن تحديداً لمسؤولية الناقل وهو مائة جنيه انجليزي، حيث نصت في الفقرة الخامسة من المادة الرابعة منها على أنه "لا يلزم الناقل أو السفينة، في أي حال، لجهة الخسائر والأضرار المتعلقة بالبضاعة أو التي أصابتها، بمبلغ يفوق المائة ليرة استرلينية عن كل رزمة أو وحدة قانونية، أو بما يعادل هذا المبلغ من عملة أخرى، إلا إذا صرّح الشاحن عن نوع هذه البضاعة وقيمتها قبل شحنها ودوّن تصريحه في بوليصة الشحن".

أتت المادة الثانية فقرة أ من بروتوكول ١٩٦٨ لتجعل الحد الأقصى للتعويض عشرة آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة أو ثلاثين فرنكاً عن كل كلغ قائم من البضاعة المفقودة أو المعطوبة.

ويعني هذا النص أن التحديد القانوني لمسؤولية الناقل هو عشرة آلاف فرنك، والمقصود بالفرنك هو الذهب الذي يحتوي على ٦٥,٥ ملغ من الذهب عيار ٩٠٠ في الألف وذلك عن كل طرد أو وحدة أو ثلاثون فرنكاً عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضاعة، على أن يؤخذ بأعلى الحدين. بمعنى أنه يتعين على القاضي حساب الحد الأقصى للتعويض مرتين لأجل احتساب مدى التعويض المحكوم به، مرة على أساس عدد الطرود ومرة أخرى على أساس الوزن، ويعتمد الحد الأقصى الأكبر بينهما[٢].
ويهدف التحديد الذي ورد في المعاهدة إلى وضع حد أقصى لمسؤولية الناقل حتى لا يتحايل الناقلون على منع شروط الإعفاء من المسؤولية.

---

[١] استئناف بيروت، الغرفة الأولى، قرار رقم ٨٣٣، ١٩٩٦/٠٨/٠٨، مصنف شمس الدين لعام ١٩٩٦، ص ٣٣٥.
[٢] Cour d’appel de Paris, Audience Solennelle, ٧ novembre ١٩٩٠, droit maritime Francais, N. ٥١٤, Mars ١٩٩٢, p ١٨٥.

إذاً قصدت المعاهدة من هذا الحكم حماية الشاحنين من التقلبات التي تطرأ على قيمة النقود الورقية. ولذلك نصت الفقرة الأخيرة من المادة ٢١١ بحري على أنه يمكن إعادة النظر في المبلغ المنصوص عليه بمرسوم يتخذ استناداً إلى تقلبات النقد الدولية.

ويلاحظ أن المبلغ الذي حدده القانون هو حد أقصى لمسؤولية الناقل البحري، وبناءً على ذلك لا يجوز الحكم على الناقل بفائدة قانونية عن المبلغ المقرّر لتحديد المسؤولية، لأن محل الإلتزام ليس مبلغاً معيناً ومحدداً بعقد فلا تترتب عنه فائدة تأخير[١]. بمعنى أن الناقل لا يلزم إلا بدفع القيمة الفعلية للضرر اللاحق إذا كان الضرر أقل من هذا المبلغ، كما أن الشاحن أو المرسل إليه لا يستطيع أن يطالب الناقل بأكثر من هذا المبلغ عن كل طرد أو وحدة ولو تجاوز الضرر هذا الحد.

ثانياً: الوضع القانوني بالنسبة للطرد، الوحدة والحاويات

ذكرنا أن المادة ٢١١ بحري (والمادة الرابعة من المعاهدة مع تعديلها) قد حددت المسؤولية بالطرد أو الوحدة كما نرى أنه درج التعامل بما يسمّى بالحاويات.

فما المقصود بالطرد والوحدة؟ وما هو الوضع القانوني للحاويات؟

- المقصود بالطرد (Colis):

لا تثير كلمة "الطرد" أي لبس في معناها، فهي تفترض ان البضاعة قد شحنت بعد تغليفها في صندوق أو برميل أو كيس من الورق أو الكرتون، وهذه الطرود تحمل أرقاماً وعلامات مميزة ويذكر عددها في سند الشحن. ومع ذلك، فهناك من يرى أن الطرد هو شيء صغير الحجم نسبياً يمكن نقله باليد أو بعربة يد، ويُخلص إلى أن جهاز من سبعة أطنان مثلاً لا يعتبر طرداً[٢].

---

[١] محكمة التمييز، قرار رقم ١٤١، تاريخ ١٩٥١/١٢/١٣، مصنف شمس الدين، ص ٥٥٨

[٢] Comm. ٣٠ Janvier D. ١٩٦٨, Note durand, مذكور في كتاب زيادة ومكريل والمراجع التي يشيران إليها ص ٢٢٩

أما البعض الآخر فهو لا يؤيد الرأي القائل بأن الطرد يجب أن يكون مغلقاً، كما لأنه لا يرى ما يبرّر الأخذ بنظرية أن الطرد يجب أن يكون صغير الحجم لذلك يعتبر طرداً الآلة الضخمة التي تشحن بدون تغليف[١] كما تعتبر بالات القماش طرداً.

- المقصود بالوحدة (Unite):

هي وحدة الوزن أو المقياس أو الحجم أو الكيل المثبتة في سندات الشحن بالنسبة للبضائع التي تشحن دون ربط أو تغليف، أي دكما En Vrac، والتي لا تميّز إلا بوزنها أو قياسها أو حجمها دون عددها كالحبوب والأخشاب والفحم والبترول والنبيذ. وفي هذه الحالة تتخذ الوحدة المثبتة في سندات الشحن أساساً لتقدير التعويض[٢].

ويقصد بالوحدة في هذا السياق، وحدة الوزن أو المقاس أو الكيل أو الحجم التي تتخذ عادة أساساً لتحديد أجرة النقل سواء أكانت طناً مترياً أو كيلوغراماً أو طناً حجمياً أو متراً مكعباً.

- الوضع بالنسبة للحاويات

تضمنت الإتفاقية الجمركية التي عقدت في إطار الجهود الدولية االساعية إلى التعاون بهدف التشجيع على استعمال المستوعبات، والصادرة بتاريخ ١٨ آب ١٩٥٦، تعريف الحاوية أو المستوعب في الفقرة "ب" من المادة الأولى منها فنصّت على أنه:

"أداة نقل (صندوق، صهريج أو أية أداة مشابهة):

١. لها من الصلابة ما يسمح باستخدامها بشكل متكرر.
٢. مصممة خصيصاً لتسهيل نقل السلع، من دون انقطاع، عبر وسائل النقل المختلفة.
٣. مزودة بتجهيزات لتسهل تحريكها لا سيما عند المسافنة (نقلها من وسيلة نقل إلى أخرى).

---

[١] René Rodière, traité général de droit maritime, tome ٢, Contrat de transport de marchandises, Dalloz, Paris, France, ١٩٦٨, N. ٦٦٩, P ٣٠٢.

[٢] عبد المجيد ابراهيم سلمان الطائي، عقود التجارة البحرية والتأمين عليها، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠١٧ ص ١٠٤

٤. مصممة لتملأ وتفرغ بسهولة.

٥. على أن لا يقل حجمها الداخلي عن مكعب واحد.

يشمل هذا التعريف التوابع والتجهيزات العادية الخاصة بالمستوعب، فيما يستثني التغليف العادي والعربات."

بناءً على هذا التعريف، فالمستوعب هو الأداة التي تتمتع بطابع الإستمرارية، بحيث تكون قابلة للإستعمال المتكرر، وبحيث تسهل عمليات الشحن وإعادة الشحن والتفريغ، وتسمح بإتمام عملية النقل في مختلف مراحلها دون انقطاع، خصوصاً عند الانتقال من وسيلة إلى أخرى.[١]

ترتب على استعمال هذه الحاويات التخفيف من مخاطر النقل، وقد أثبتت هذه الوسيلة المختلفة والفاعلة، دورها الأساسي في تقليص الوقت الذي تمضيه السفن في المرفأ، وفي الحد من الأضرار التي كانت تلحق البضاعة، وفي تخفيض كلفة النقل، فتم اعتمادها وانتشرت بسرعة قياسية، مما جعلها تترك آثاراً على كافة الجوانب الإقتصادية والتقنية والفنية والقانونية، كما دفعت المعنيين بشؤون النقل البحري إلى عقد مؤتمرات وإقرار قواعد اتفاقات ومعاهدات دولية تتناول النقل بالمستوعبات مثل الإتفاقية الدولية لسلامة الحاويات عام ١٩٧٦ وتعديلاتها.

إذاً، الحاويات هي أوعية تتفاوت في حجمها توضع فيها البضاعة سواء مغلفة أو دكما، ولا شك في أن الحاوية تعتبر من قبيل الطرود لا من قبيل الوحدات. لكن المشكلة التي ثارت هي أن الحاوية تحتوي على عدة طرود فهل يجب احتساب التعويض على أساس أن الحاوية طرداً واحداً، أم على أساس عدد الطرود الموجودة بداخلها؟

استقر الفقه[٢] على أنه يجب النظر في بيانات سند الشحن. فإذا ذكر فيه أن البضاعة المشحونة هي واحدة مثلاً فإن الحاوية تعتبر طرداً واحداً في خصوص حساب التعويض. أما إذا تم ذكر عدد الطرود

---

[١] منى الأشقر جبور، المرجع سابق، ص ١١.

[٢] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ٢٧٧.

التي بداخل الحاوية في سند الشحن، كان يقال مثلاً حاوية واحدة تحتوي على ثلاثين طرداً، فحينها يجب الإعتداد بعدد الطرود التي في الداخل عند تقدير التعويض.

الفصل الثاني: آثار المسؤولية

سنتناول في هذا الفصل دعوى المسؤولية من حيث الأطراف والإختصاص (المبحث الأول)، ونعرض لتحفظات المرسل إليه وتقادم هذه الدعوى (المبحث الثاني).

المبحث الأول: دعوى المسؤولية من حيث الأطراف والإختصاص

يلتزم الناقل البحري بتحقيق نتيجة معينة هي إيصال البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه في الموعد المحدد وبنفس الحالة التي سلمت له بها في ميناء الشحن. فإذا لم تتحقق تلك الغاية أو النتيجة كان تصل البضاعة معابة أو تالفة أو في حالة عدم تسليمها بسبب هلاكها كلياً أو جزئياً أو تأخير وصولها، عند ذلك تتحقق مسؤولية الناقل البحري في مواجهة المرسل إليه.

فإذا قامت المسؤولية المدنية للناقل البحري، بمعنى آخر وجود خطأ وضرر وصلة سببية بينهما، يقوم المتضرر برفع دعوى على مسبّب الضرر طبقاً للقواعد الإجرائية.

لذلك سوف نقوم بهذا المبحث بتناول أطراف الدعوى (الفقرة الأولى)، والمحكمة المختصة للنظر فيها (الفقرة الثانية).

الفقرة الأولى: دعوى المسؤولية وأطرافها

عرّف قانون أصول المحاكمات المدنية اللبناني الدعوى في الفقرة الأولى من المادة السابعة منه على أنها: "الدعوى هي الحق الذي يعود لكل ذي مطلب بأن يتقدم به إلى القضاء للحكم له بموضوعه".

ومن ثم أضاف في الفقرة الثانية لهذه المادة وأطلق تسمية الدعوى بالنسبة للخصم أيضاً حيث نص على: "وهي بالنسبة إلى الخصم الحق بأن يدلي بأسباب دفاع أو دفوع ترمي إلى دحض ذلك المطلب".

فالدعوى هي من توابع الحق ووسيلة قانونية لحمايته. بعبارة أخرى هي الحق ممارساً أمام القضاء[١].

وبما أن الدعوى هي حق معترف به للأفراد، فيمكن لهؤلاء استعمال هذا الحق وتقديم المطالبة للقضاء من أجل الحكم لهم بموضوع طلباتهم، كما يمكنهم العدول عن استعمال هذا الحق وبالتالي القاضي لا يستطيع أن يضع يده عفواً على الدعوى بل يقتصر دوره على حل النزاع الذي يعرض عليه.

وقبل التطرق لأطراف الدعوى في مسؤولية الناقل البحري خصوصاً علينا أن نبحث أولاً بالشروط العامة لإقامة الدعوى لمعرفة من له الحق بإقامة الدعوى وكيف تكون هذه الأخيرة مقبولة.

أولاً: شروط قبول الدعوى

لإقامة الدعوى عدة شروط، تتمثل بتوافر ثلاثة عناصر.

١. المصلحة (l'intérêt)

تنص المادة ٩ من قانون أصول المحاكمات المدنية على أن: "تكون الدعوى مباحة لكل من له مصلحة قانونية قائمة، أو لمن يهدف منها إلى تثبيت حق أنكر وجوده، أو الإحتياط لدفع ضرر محدق

---

[١] محمد عبده، أصول المحاكمات المدنية، الطبعة الأولى، غير مذكور دار نشر، ٢٠٠٨، ص ٤٤.

أو مستقبل أو الإستيثاق من حق يخشى زوال دليله عند النزاع فيه، وذلك باستثناء الحالات التي يحصر فيها القانون بأشخاص يحدد صفتهم حق تقديم طلب أو دحضه أو الدفاع عن مصلحة معينة".

فتكون للمدعي مصلحة في إقامة الدعوى عندما يكون من شأنها أن تغير وتحسّن وضعيته القانونية الحالية، وتتوقف المصلحة على المنفعة التي يأملها المدعي من إقامة الدعوى. وإذا أقدم شخص على رفع دعوى دون ان يتبين وجود منفعة له من رفعها، اعتبرت غير مقبولة ويقتضي رفضها[١].

وقد يحصل أحياناً ألا يظهر انعدام المصلحة إلا بعد درس الدعوى في الأساس والإحاطة بجميع ظروفها ووقائعها، فيتقرر عندها عدم قبولها لانتفاء المصلحة[٢]. ويمكن لهذه المنفعة أن تكون ذات طابع مالي أو معنوي[٣]. ونشير أن المصلحة في الدعوى ليس فقط لادعاء المدعي بل أيضاً لدفاع المدعى عليه، ولطلب التدخل المقدم من الغير.

انطلاقاً من المادة ٩ المنصوصة أعلاه، نستنتج ان المصلحة المشترطة لقبول الدعوى يجب أن تكون مصلحة قانونية ومشروعة، مصلحة قائمة وحالة، ومصلحة شخصية ومباشرة.

- مصلحة قانونية ومشروعة (Intérêt juridique et légitime)

لكي تقبل الدعوى يجب أن تسند إلى حق أو مركز قانوني يتذرّع به رافعها، وأن تهدف إلى إقرار هذا الحق أو المركز أو إلى تثبيته. ويمكن لهذه المصلحة أن تكون مادية كأن يهدف الشخص إلى تثبيت أو حماية حق شخصي أو عيني، أو أدبية أو معنوية كأن تهدف الدعوى أو الطلب أو الدفع أو الدفاع إلى حماية المدعي من التعرض لشخصه أو لسمعته أو لشرفه أو لعاطفته تجاه أفراد أسرته أو تجاه الغير.

---

[١] محكمة التمييز المدنية، قرار تاريخ ١٩٥٣/٠٦/٠٣، النشرة القضائية لعام ١٩٥٣، ص ٦٢٣.

[٢] الياس أبو عيد، أصول المحاكمات المدنية، الجزء الأول، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠١١، ص ٤٤.

[٣] محكمة استئناف بيروت، الغرفة المدنية الثانية، قرار رقم ٨٨، تاريخ ١٩٧١/٠١/٢١، العدل ١٩٧١، العدد الثالث ص ٤٦٥.

وبناء عليه تعتبر المصلحة المشروعة منتفية عند الخليلة لإشغال شقة يستأجرها خليلها، طالما عقد الإيجار لا يخولها ذلك وطالما أن المالك غير موافق على هذا الإشغال[١].

- مصلحة قائمة وحالة (Intérêt né et actuel)

الصفة الثانية التي يجب أن تتحلى بها المصلحة هي أن تكون قائمة وحالة، أي يجب أن تكون متوفرة عند إقامة الدعوى. ويتحقق ذلك عندما يكون المساس بالحق قد حصل فعلاً وإن لم تظهر النتائج الضارة فوراً. كما لا تكفي أن تكون المصلحة محتملة، أي أن يكون الضرر او الإعتداء على الحق غير أكيد بل هو مجرد إحتمال. والمصلحة المحتملة تختلف عن المصلحة المستقبلية التي بدورها تكفي لقبول الدعوى إذا كانت أكيدة.

عطفاً على ما تقدم أوجد المشرع بعض الإستثناءات القانونية على المبدأ وذلك من خلال المادة ٩ المذكورة أعلاه وهي الدعوى التقريرية التي يقصد بها تثبيت حق أنكر وجوده، والدعوى الوقائية التي يراد بها الإحتياط لدفع ضرر محدق، والدعوى التحقيقية أو دعوى الاستيثاق التي تهدف إلى الحصول على الدليل وضبطه بشأن حق قد يكون محل نزاع في المستقبل ويخشى زوال الدليل عليه.

- مصلحة شخصية ومباشرة (Intérêt personnel et direct)

يشترط أيضاً أن تكون المصلحة شخصية ومباشرة أي أن يكون المدعى عليه قد تضرر من اعتداء وقع على حق أو مصلحة ويطلب في دعواه إزالة هذا الإعتداء[٢]. وعلى ذلك لا تقبل الدعوى المقامة من شخص يهدف حماية مصلحة شخص آخر طبيعي أو معنوي، ما لم يكن قد تقدم بالدعوى بصفته ممثل الشخص المعني كالوصي أو الوكيل، فتقبل الدعوى متى توفرت المصلحة الشخصية لصاحب الشأن الممثل في الدعوى.

---

[١] Cour d'appel de Paris, Arrêt en ١٥/١٢/١٩٨٨, Dalloz, ١٩٨٨, p. ١٨٣.

[٢] محكمة التمييز المدنية، الغرفة الثالثة، قرار رقم ٨١، تاريخ ١٩٧٣/٠٦/٢٢، العدل ١٩٧٤، العدد الثاني، ص ١٥٥

وهذا الرأي قد أيده الإجتهاد الفرنسي أيضاً:

“Jugée irrecevable, pour défaut de caractère personnel, la demande tendant à l’interdiction d’une campagne politique de celui qui ne s’y trouvait pas mis en cause à titre personnel ou individuel”[١].

٢. الصفة (La qualité)

الصفة هي السلطة التي بمقتضاها يمارس شخص الدعوى أمام القضاء وتقوم بينها وبين الحق المدعى به رابطة قوية، بحيث يحقق وجود هذه الرابطة الصفة للمداعاة.

فقد نصت المادة ٩ أصول محاكمات مدنية في فقرتها الثانية على أنه "لا يقبل أي طلب أو دفع أو دفاع صادر عن أو ضد شخص لا صفة له".

والصفة المشترطة لقبول الدعوى يجب أن تتوفر عند رفع الدعوى وأن تستمر بعد ذلك حتى صدور الحكم فيها. وتقبل الدعوى المرفوعة من غير ذي صفة إذا أصبح الشخص ذو الصفة خصماً فيها قبل صدور الحكم بشأنها (م ٦٥ أصول محاكمات مدنية)[٢].

بالرغم من تشابه الصفة مع المصلحة في بعض الحالات، لكن تبقى الواحدة مختلفة عن الأخرى، حيث تتمثل الصفة في السلطة التي تمكن الخصم من رفع هذه الدعوى بينما المصلحة تقوم في الفائدة التي يتوخاها الخصم من إقامة الدعوى.

بمعنى آخر فإن توفر الصفة لا يعني بالضرورة توفر المصلحة للإدعاء، وبالمقابل إن توفر المصلحة لا يعني بالضرورة توفر الصفة. وينتج عن انتفاء الصفة أو المصلحة في الإدعاء دفع بعدم القبول

---

[١] Tribunal Grande Instance De Paris, ١٤ Aout ١٩٨٤, Gazelle du Palais, ١٩٨٢-٢-somm. ٤٤٤.

[٢] محكمة استئناف بيروت، الغرفة التاسعة، قرار رقم ٢٨٧، تاريخ ١٩٩٧/٠٣/١٠، عفيف شمس الدين، المصنف السنوي في الإجتهاد في القضايا المدنية لعام ١٩٩٧، ص ١٦٧

يرمي من خلاله الخصم إلى إعلان عدم قبول طلب خصمه دون البحث في موضوعه لانتفاء حقه في الدعوى وذلك تطبيقاً لأحكام المادة ٦٢ أصول محاكمات مدنية.

٣. الأهلية (La capacité)

لتقديم الدعوى بشكل صحيح يجب توافر الأهلية لدى جميع أطرافها. فيلزم أن تتوافر أهلية التقاضي في شخصية المدعى عليه وشخص من يتدخل في المحاكمة.

وللبحث في موضوع الأهلية علينا التفريق بين أهلية التمتع وأهلية الأداء.

- أهلية التمتع بحق الإدعاء (Capacité de jouissance):

نصت المادة ٧ فقرة ٣ أ.م.م. على أن يكون حق الإدعاء وحق الدفاع لكل شخص طبيعي أو معنوي، لبناني أو أجنبي" أي يجب أن يتوافر في المدعي حق اللجوء إلى القضاء، وهذا ما يعرف بأهلية التمتع التي تعود لكل شخص طبيعي حي، أما الشخص المعنوي فهو يمتلك أهلية التمتع بمجرد اكتسابه الشخصية القانونية.

- أهلية الأداء وأهلية ممارسة حق الإدعاء (Capacite d’exercice):

نصت المادة ٢١٥ من قانون الموجبات والعقود اللبناني على أن "كل شخص أتم الثامنة عشرة من عمره هو أهل للإلتزام، ما لم يصرح بعدم أهليته بنص قانوني" أي أن أهلية الممارسة تعود لكل شخص أتم الثامنة عشرة من عمره إلا إذا طرأ عليه ما ينقص الأهلية أو يلغيها، ويعتبر بالتالي فاقداً لأهلية ممارسة حق الإدعاء:

- القاصر سواء أكان مميزاً أم غير مميز طالما أنه لم يتم الثامنة عشرة من عمره.
- المحجور عليه بسبب نقص أو انعدام إدراكه[1]

ويتم تأمين حماية فاقد أو ناقص الأهلية أمام المحاكم بنفس الطريقة المعتمدة لتأمين حمايته في الأعمال القانونية بشكل عام، أي عن طريق تمثيل فاقد أو ناقص الأهلية بممثله القانوني كالولي أو

---

[1] حلمي محمد الحجار، الوجيز في أصول المحاكمات المدنية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي، بيروت، لبنان، ٢٠٠٧، ص ٤٦

الوصي أو القيّم، وعند عدم وجود هذا الممثل أو عند تعارض مصلحة الممثل مع مصلحة من يمثله يجوز للمدعي أن يطلب تعيين ممثل خاص ليقوم مؤقتاً مقام الممثل القانوني ريثما يتم تعيينه.

ثانياً: أطراف الدعوى

بعد تفصيلنا أعلاه للشروط التي يجب توافرها لإقامة الدعوى أمام المحاكم المختصة سنعرض الآن لأطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري بشكل خاص، ونتعرف على أصحاب الحق في رفع دعوى المسؤولية والطرف الذي ترفع ضده، ضمن إطار توفر المصلحة والصفة والأهلية لديهم تطبيقاً للقواعد العامة.

وتجدر الإشارة أنه انطلاقاً من أن أطراف عقد النقل البحري هما الناقل والشاحن وغالباً ما يشهد وجود طرف ثالث وهو المرسل إليه، بالتالي تتوافر الصفة بالمذكورين سابقاً ليكونوا أطرافاً في دعوى مسؤولية الناقل البحري.

١. الناقل البحري:

في هذه الدعوى، من البديهي أن يكون الناقل هو الطرف المدّعى عليه، إذ تقوم مسؤوليته نتيجة اقترافه لخطأ وتسبّب عنه ضرر، وترفع دعوى المسؤولية ضد كل من له صفة الناقل المسؤول عن الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة[١].

ونشير هنا إلى أن إتفاقية هامبورغ قد ميّزت منها بين الناقل وما أسمته بالناقل الفعلي، حيت اعتبرت أن هذا الأخير هو كل شخص عهد إليه الناقل بتنفيذ نقل البضائع أو بتنفيذ جزء من هذا النقل، ويشمل كذلك أي شخص آخر عهد إليه بهذا التنفيذ. واعتبرت أنه عندما يتم اسناد تنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل فعلي، سواء أكان ذلك بمقتضى رخصة مقررة في عقد النقل أم لم يكن، يظل الناقل

---

[١] أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ١٩٩٨، ص ١٨٠.

مسؤولاً عن النقل بكامله، بما في ذلك ما يأتيه الناقل الفعلي ومستخدموه ووكلاؤه، في نطاق وظائفهم، من فعل أو تقصير.

كما قد يتدخل أكثر من ناقل بحري لإنجاز مختلف مراحل النقل البحري، فيمكن للناقل المتعاقد، وهو من يتعاقد مع الشاحن لتنفيذ شحن البضاعة من ميناء الشحن وتسليمها للمرسل إليه في ميناء التفريغ، أن يأخذ على عاتقه نقل البضائع في جميع مراحل الرحلة البحرية، أي يتعهد بالإضافة إلى تنفيذ مرحلة النقل الأولى، ضمان استمرار تنفيذ مراحله بواسطة الناقلين اللاحقين. ويتم ذلك عبر اصدار سندات شحن مباشرة من الناقل تغطي كل مراحل النقل البحري، ففي هذه الحالة يبقى الناقل المتعاقد هو المسؤول عن جميع الأضرار التي تحدث تنفيذاً لعقد النقل البحري. وهذا ما يعرف بالنقل المتتابع أي بواسطة سندات الشحن التي تحكم عملية نقل البضائع بجميع أجزائها[1].

أما في الحالة التي يكون فيها الناقل مسؤول عن تنفيذ جزء فقط من عملية النقل، فتنحصر مسؤوليته عن الأضرار التي أصابت البضاعة خلال هذه المرحلة بالذات، أما فيما يخص الأضرار التي حدثت في مراحل سابقة أو لاحقة له فيكون المسؤول عنها من كانت البضاعة في عهدته أثناء حدوث الضرر.

ونشير أنه يجوز للشاحن الرجوع على الناقل المتعاقد أو على الناقل الفعلي أو كلاهما معاً للمطالبة بالتعويض، وهما متضامنين فيما بينهما في تسديد قيمة المطالبة، وحينها يمكن للناقل المتعاقد الرجوع بدوره على الناقل الفعلي المسؤول عما أصاب البضاعة بقيمة التعويض الذي دفعه للشاحن.

٢. الشاحن:

الشاحن هو الطرف الآخر في عقد النقل البحري حيث يبرم عقد النقل بينه وبين الناقل، أي إن الشاحن هو صاحب المصلحة الأولى في إنجاز النقل البحري وهو صاحب الحق في الرجوع على الناقل

---

[1] عبد المجيد ابراهيم سلمان الطائي، المرجع السابق، ص ١١٩

البحري بالمسؤولية على أساس المسؤولية التعاقدية كما سبق وذكرنا في القسم الأول من بحثنا عند شرحنا لطبيعة مسؤولية الناقل البحري.

فيطالب الشاحن الناقل بالتعويض عن الضرر الذي يلحق به من جراء إخلال الناقل بالتزامه التعاقدي بنقل البضاعة كاملة وسليمة وفي الميعاد المتفق عليه. ويكون للشاحن الرجوع بالمسؤولية عن الناقل البحري سواء أكان من المقرر أن يستلم الشاحن البضاعة في ميناء الوصول أو أن يستلمها شخص آخر ما دام بيده ما يثبت حقه باستلام هذه البضاعة، أي سند الشحن، ولم تنتقل إلى شخص آخر[١].

وفي هذا السياق يقول الكاتب رونيه روديير[٢]: " لا يكون رفع الدعوى للشاحن إلا إذا كان بيده سند الشحن الذي يمثل البضاعة أو المطالبة بالتعويض عن أضرار ثبت أنه تحملها لوحده..."[٣]

كما عالج القضاء الفرنسي عدد كبير من القضايا المتعلقة بصفة الشاحن في الدعوى ضد الناقل ومن أهمها قضية السفينة وكانديا في قرار محكمة النقد الفرنسية بتاريخ ٢٢ كانون أول ١٩٨٩ الذي قضى بأنه "إذا كانت دعوى المسؤولية ضد الناقل بسبب الهلاك أو التلف من حق المرسل إليه، يمكن للشاحن أيضاً رفعها إذا لم تتضمن نفس طلبات المرسل إليها".[٤]

إذاً يعتبر الشاحن ذو صفة لكونه طرفاً رئيسياً في عقد النقل، لكن الصفة لا تكفي وحدها لقبول الدعوى، بل يجب أن يكون الشاحن صاحب مصلحة أيضاً. فالشاحن الذي يحرّر سند الشحن بإسم المرسل إليه وتنتقل البضاعة إلى هذا الأخير في ميناء الوصول، ففي حال الهلاك أو التلف أو التأخر تكون مصلحة المرسل إليه قائمة في المطالبة بالتعويض ضد الناقل، وذلك لأن مصلحته تتواجد في وصول البضاعة سليمة ومطابقة للمواصفات المحددة في سند الشحن الذي هو باسمه أو لأمر[٥].

---

[١] وهيب الأسير، القانون البحري، السفينة أشخاصها، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، ٢٠٠٨، ص ٢٣٨.

[٢] René Rodière: Droit maritime, ٢ème edition, Dalloz, Paris, ١٩٨١, p. ٥٢.

[٣] صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري، دار الثقافة، عمان، الأردن، ١٩٩٦، ص ٢٣٣

[٤] مشار لديه لدى خليل بو علام، اجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، نشرة القضاء، العدد ٦٥، مديرية الدراسات القانونية والوثائق، وزارة العدل، الجزائر، ٢٠١٠، ص ١٨١.

[٥] عبد المجيد سليمان الطائي، المرجع السابق، ص ١٢٣

٣. المرسل إليه:

المرسل إليه هو الطرف المستفيد من عقد النقل البحري للبضائع دون أن يكون طرفاً فيه. وبالتالي هو الطرف الثالث الذي يحق له التقاضي فيما يخص دعوى المسؤولية موضوعنا.

إن سند الشحن الموجود بين يدي المرسل إليه يكرس مصلحته في أية دعوى تقام ضد المتسبب في الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة سواء أكان الناقل البحري أم غيره.

لكن إذا رفعت الدعوى ضد الناقل من قبل المرسل إليه، فلا يجوز للشاحن أن يرفعها مرة ثانية حول نفس الطلبات، لأنه لا يجوز أن يسأل الناقل البحري عن الضرر الحاصل مرتين.

وبناءً عليه، فإن حق ادعاء المرسل إليه ضد الناقل البحري مستمد من سند الشحن نفسه، لأن الحائز الشرعي لهذا السند له هذه الصفة في استلام البضاعة وبالتالي الحق في الدعوى الناتجة عنه.

وأخيراً نذكر أنه نظراً للقيمة التجارية والمالية للبضائع المنقولة بحراً، فإن المرسل إليه غالباً ما يقوم بالتأمين على البضاعة حتى يحمي نفسه من الخسائر التي قد تلحقه ولذلك نجد أن غالبية القضايا المطروحة على القضاء تكون فيها شركة التأمين طرفاً في النزاع.

الفقرة الثانية: المحكمة المختصة

لم يتضمن قانون أصول المحاكمات المدنية الجديد تعريفاً للإختصاص، لكن القانون القديم الذي استعمل مصطلح صلاحية بدلاً من عبارة الإختصاص اعتبر في المادة ٨٢ منه أن الصلاحية هي أهلية المحكمة للنظر بالدعوى. مع الإشارة بأن عبارة "صلاحية" وعبارة "اختصاص" هما تعريب لنفس العبارة الفرنسية La competence[١].

---

[١] حلمي محمد الحجار، المرجع السابق، ص ٢٦٥

عرف الدكتور ادوار عيد[1]، الإختصاص في الحقل القضائي، واعتبر أنه هو السلطة المخولة للمحكمة بمقتضى القانون للتحقيق والفصل في خصومة معينة.

يوزع الإختصاص بين المحاكم استناداً إلى معيارين أساسيين، الأول يستند إلى موضوع الدعوى والثاني إلى وجود المحكمة. بمعنى آخر، المعيار الأول هو معيار موضوعي، يحدد اختصاص المحاكم التابعة لجهات قضائية مختلفة أعطاها القانون حق النظر في عدد من القضايا، مثل جهة القضاء الإداري، والمذهبي أو الشرعي، وجهة القضاء المدني، والجزائي. كما يحدد أيضاً اختصاص كل من محاكم الجهة القضائية الواحدة بحسب الدرجة التي تحتلها في ترتيب هذه المحاكم، أي محكمة درجة أولى أو درجة استئنافية. بالإضافة إلى ذلك، يحدد اختصاص كل من المحاكم التابعة لجهة قضائية معينة والتي هي من ذات الدرجة، أي غرفة ابتدائية أو قاضي منفرد، أو مجلس عمل تحكيمي، أو قاضي عقاري، أو قاضي عجلة...

أما المعيار الثاني فهو معيار مكاني، يعيّن المحكمة المختصة للنظر في الدعوى من بين محاكم الجهة القضائية الواحدة التي هي من ذات الصنف والدرجة، أي مثلاً يعيّن الغرفة الإبتدائية الصالحة للنظر في الدعوى من بين جميع الغرف الإبتدائية[2].

ونشير هنا أن فكرة الإختصاص تختلف عن فكرة التوزيع الإداري للدعاوى بين مختلف غرف المحكمة الواحدة. والتوزيع الداخلي للأعمال بين الغرف لا يعتبر توزيعاً للإختصاص بينها، بحيث إذا قامت إحدى الغرف بنظر قضية جعلها التوزيع لغرفة أخرى، فلا تعتبر ناظرة في قضية خارجة عن اختصاصها[3].

نصت المادة ٧٢ من أصول محاكمات مدنية على أربعة أنواع من الإختصاص:

١. الإختصاص الدولي: وبمقتضاه تتعين الدولة التي يجب أن تقدّم الهيئة الحاكمة.

---

[1] إدوار عيد، موسوعة أصول المحاكمات المدنية، الجزء الثاني، المجلد الثاني، طبعة ١٩٩٤، صادر، بيروت، لبنان، رقم ١، ص ٥.

[2] إلياس بو عيد، المرجع السابق، ص ٤٠٠

[3] محكمة التمييز المدنية، قرار رقم ٨٤، تاريخ ١٩٧١/٠٥/١٩، باز جزء ١٩، ص ٢٣٧

٢. الإختصاص الوظيفي: وبمقتضاه تتعين جهة القضاء المختصة بالدعوى.
٣. الإختصاص النوعي: وبمقتضاه يتعين صنف ودرجة المحكمة التي تنظر الدعوى من بين المحاكم التابعة لجهة قضائية واحدة.
٤. الإختصاص المكاني: بمقتضاه تتعين المحكمة التي لها سلطة نظر الدعوى من بين المحاكم التي هي من صنف واحد ودرجة واحدة.

بالعودة إلى موضوعنا وللبحث في المحكمة المختصة في دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري، سنتناول على التوالي الإختصاص الداخلي والإختصاص الدولي.

أولاً: الإختصاص الداخلي

كما سبق وفصّلنا في القسم الأول من بحثنا، فإن النقل البحري يعتبر عملاً تجارياً بالنسبة للناقل وهو تجاري أيضاً بالنسبة للشاحن إذا كان تاجراً وأبرمه لحاجات تجارته.

وبالعودة إلى قانون أصول المحاكمات المدنية اللبناني نجد أنه في الدعاوى المتعلقة بعقد تجاري يجب تطبيق أحكام المادة ١٠٠ منه. حيث نصت هذه الأخيرة على أنه:

"في الدعاوى المتعلقة بالعقد المدني أو التجاري يكون الإختصاص لمحكمة مقام المدعى عليه الحقيقي أو المقام المختار، أو للمحكمة التي أبرم العقد في دائرتها واشترط تنفيذ أحد الإلتزامات الرئيسية الناشئة عنها فيها، أو للمحكمة التي اشترط تنفيذ العقد بكامله بدائرتها."

وبذلك تكون هذه المادة قد حددت ثلاث محاكم كصاحبة اختصاص للنظر بالنزاعات الناشئة عن هذا العقد، ويترك الأمر للمدعي اختيار إحداها.

١. محكمة مقام المدعى عليه الحقيقي أو المختار:

وهذه الحالة هي تطبيق للقاعدة العامة الواردة في المادة ٩٧ من قانون أصول المحاكمات المدنية التي نصت على ما يلي: "يكون الإختصاص للمحكمة التي يقع في دائرتها مقام المدعى عليه ما لم ينص القانون على خلاف ذلك. وإذا تعدّد المدعى عليهم، يكون الإختصاص للمحكمة التي يقع في دائرتها مقام أحدهم بشرط أن يكون هذا الأخير مختصاً بصورة أصلية. ولا يشترط أن تكون الطلبات بحق المدعى عليهم مسندة إلى سبب واحد، بل يكفي أن تكون متلازمة.

يعتبر مكان السكن بمثابة المقام عند عدم وجوده، ويعتبر المقام المختار بمنزلة المقام الحقيقي..."

إن المبدأ في الإختصاص المكاني هو إعطاء هذا الإختصاص لمحكمة مقام المدعى عليه، وهذا ما كرّسه المشرع الفرنسي أيضاً في المادة ٤٢ من قانون أصول المحاكمات المدنية الفرنسية حيث نصت التالي:

« La juridiction territorialement compétente est, sauf disposition contraire, celle du lieu ou demeure le défendeur »[١].

إن هذه القاعدة ترتكز على قرينة أن المدعى إليه بريء الذمة حتى إثبات العكس من خلال الدعوى المقامة بوجهه، ولذلك يجب عدم تحميله أعباء ومشقات الإنتقال إلى المحكمة الموجودة في خارج نطاق محل إقامته للدفاع عن نفسه في دعوى قد لا يحكم بصحتها. بالإضافة إلى أن هذه القاعدة تضع حداً للمدعين سيئي النية، الذين يقومون بالإدعاء على خصومهم أمام محاكم بعيدة عن محل إقامتهم فيزعجون الخصوم ويكبدونهم نفقات لا مبرر لها.

والمقام المعول عليه لتطبيق المبدأ هو الذي يكون فيه المدعى عليه بتاريخ إقامة الدعوى، هذا ما أكدته محكمة التمييز الفرنسية حيث اعتبرت أنه: "يقدّر محل أو مقام المدعى عليه في تاريخ إقامة الدعوى"

" Le domicile ou la résidence du défendeur s'apprecient au jour de la demande "[١].

---

[١] Code de procedures civiles Français, article ٤٢

والتشريع اللبناني وإن كان لا يتضمن نصاً يعرّف محل الإقامة إلا أن تحديد هذا الأخير في حال كان المدعى عليه شخصاً طبيعياً يستوجب عنصرين، الأول مادي وهو الإقامة الفعلية في مكان معين أي الوجود فيه بشكل مستمر، والثاني معنوي وهو نية الإستقرار في هذا المكان أي إرادة البقاء فيه واتخاذه مركزاً[٢]. وإذا تعددت محلات إقامة المدعى عليه، فإن أمر تعيين محل الإقامة الرئيسي من بينها يشكل مسألة واقعية يدخل أمر تقديرها في السلطة المطلقة لقضاة الأساس، وإذا لم يكن له مقام معروف فيكتفى بمنزله أو مسكنه لربط الإختصاص المكاني.

وإذا لم يكن للمدعى عليه مقام أو محل سكن في لبنان، وكان الإختصاص يعود للمحاكم اللبنانية، ولم يتسنى تعيين المحكمة المختصة وفق القواعد الواردة في هذا القانون، فيكون الإختصاص لمحكمة مقام المدعي أو محل سكنه، وإذا لم يكن لهذا الأخير مقام أو محل سكن فالإختصاص يكون لمحكمة بيروت (١٠٦ أصول محاكمات مدنية).

وبعد أن أخذ المشرع اللبناني بمبدأ المقام الحقيقي عاد واعتبر المقام المختار بمثابة المقام الحقيقي.

أما في حالة الناقل البحري، فنجد عملياً أن عمليات النقل تكون منظمة في شركات تعمل على إدارة الخطوط البحرية بكل تفاصيلها. إذاً ما يتوجب علينا بحثه هو تعيين المقام في حال كان المدعى عليه شخصاً معنوياً.

بالنسبة للأشخاص المعنويين، فقد عالجت المادة ١٠١ هذه المسألة، حيث اعتبرت أن الإختصاص في الدعاوى المتعلقة بالشخص المعنوي يعود للمحكمة التي يقع في دائرتها مركزه الرئيسي، وهو المكان الذي يتولى فيه المدير أعمال الشركة بالنسبة لشركات الأشخاص والمكان الذي يجتمع فيه مجلس الإدارة والجمعية العمومية وتتركز فيه أعمال الشركة ومحاسبتها وتجري فيه مدفوعاتها بالنسبة للشركات المساهمة. ويجب أن يكون هذا المركز فعلياً وحقيقياً وليس صورياً أو وهمياً.

---

[١] Cour de cassation Civile, ٧ Janvier ١٩٧٦, Bulletin Civil, ١٩٧٦-٢-No.٢٧٢

[٢] محمد عبده، المرجع السابق، ص ١٥١

أما إذا كان للشركة عدة فروع في أماكن مختلفة، فيجوز إقامة الدعوى عليها لدى محكمة مكان وجود الفرع في كل ما يختص بالعمليات التي أجريت معه[١]. بمعنى آخر يعود للمدعي أن يسلك القاعدة الأصلية التي تفرض رفع الدعوى أمام محكمة المقام الحقيقي، أي مركز الشركة الرئيسي، أو أن يتبع القاعدة الفرعية التي تجيز له رفع الدعوى أمام محكمة فرع الشركة.

أما في حال تعدد المدعى عليهم، فقد حددت المادة ٩٧ المذكورة سابقاً أن الإختصاص في هذه الحالة يعود للمحكمة التي يقع في دائرتها مقام أحدهم.

وجاءت هذه المادة متماشية مع القانون الفرنسي الذي نص في المادة ٤٢ من قانون أصول المحاكمات المدنية ما يلي:

« S'il y a plusieurs défendeurs, le demandeur saisit à son choix, la juridiction de lieu où demeure l'un d'eux ».[٢]

لكن تطبيق هذه القاعدة يفترض أن يكون للمحكمة المرفوعة لديها الدعوى الإختصاص الوظيفي والنوعي تجاه جميع المدعى عليهم، وأن تكون الطلبات الموجهة إليهم متلازمة، وأن يكون المدعى عليه الذي أقيمت الدعوى أمام محل إقامته مختصاً بصورة أصلية وأن يكون الإدعاء بحقه حقيقياً و جدياً وأخيراً أن يكون الإختصاص المكاني للمحكمة قد تحدد بالإستناد إلى محل إقامة أحد المدعى عليهم وليس بالإستناد إلى أي عنصر آخر.

٢. المحكمة التي أبرم العقد في دائرتها واشترط تنفيذ أحد الإلتزامات فيها:

فيحق للمدعي أن يختار أن يقيم الدعوى لدى المحكمة التي أبرم العقد ضمن دائرتها واشترط تنفيذ أحد الإلتزامات الرئيسية الناشئة عن العقد فيها، على أن يتوفر هذان الشرطان معاً.

إن هذه الحالة واضحة وتشير مباشرة إلى آلية الإعتداد بها، لكن ما يثير الملاحظة هو مسألة معرفة متى وأين أبرم العقد. فلو كانت المفاوضات جرت بين أشخاص حاضرين وقعوا عقداً، فالعقد يكون قد

---

[١] محكمة التمييز المدنية، قرار رقم ١، تاريخ ١٩٦٦/٠١/٢٠، باز، جزء ١٤، ص ٥١.

[٢] Code de procedures civiles Français, article ٤٢, alinea ٢

أبرم مكان وجودهم. أما إذا كان العقد قد أبرم بالمراسلة أو على الهاتف ففي هذه الحالة نعود إلى قانون الموجبات والعقود[1] الذي اعتبر في المادة ١٨٤ منه أن في حال إجراء المساومات بالمراسلة أو بواسطة رسول بين غائبين، فالعقد يعد منشأ في الوقت وفي المكان اللذين صدر فيهما القبول ممن وجه إليه العرض. واعتبرت المادة ١٨٥ موجبات وعقود أن العقد الذي ينشأ بالمخاطبة التلفونية يعد بمثابة العقد المنشأ بين أشخاص حاضرين. وفي هذه الحالة يعين محل إنشائه إما بمشيئة المتعاقدين أو بواسطة القاضي وبحسب أحوال القضية.

٣. المحكمة التي اشترط تنفيذ العقد بكامله في دائرتها

فيكفي أن يحدد العقد مكان تنفيذ كامل الموجبات المترتبة في مكان معين حتى تصبح المحكمة التي تقع ضمن دائرتها هذا المكان هي المختصة، ولم يفرض المشرع أي شرط آخر مثلما اشترط في الحالة السابقة المذكورة أعلاه.

ونشير هنا إلى ملاحظة مهمة بأن محكمة التمييز اللبنانية قد ذهبت في قرارين صادرين عنها، الأول بتاريخ ١٩٥٨/٠٨/٠٧[2] والثاني بتاريخ ١٩٥٩/١٠/٢١[3]، إلى القول بأنه لا يجوز مخالفة قاعدة الإختصاص الواردة في المادة ١٠١ أصول مدنية (أي المادة ١٠٠ أصول مدنية جديدة) ببند خاص يدرج في وثيقة الشحن ويولي الإختصاص إلى محكمة أخرى مختلفة عن المحاكم المعينة في هذه المادة، مستندة إلى أن مثل هذا البند يخالف المادة ٢١٢ قانون بحري التي تعتبر ملغى ودون مفعول كل شرط وارد في وثيقة الشحن المنشأة في لبنان، وكانت غايته المباشرة أو الغير مباشرة مخالفة قواعد الصلاحية.

---

[1] عفيف شمس الدين، المحاكمات المدنية بين النص والإجتهاد، منشورات زين الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠١٢، ص ١٨٦

[2] محكمة التمييز اللبنانية، قرار رقم ٥٠، تاريخ ١٩٥٨/٠٨/٠٧، باز، جزء ٦، ص ١٦٧

[3] محكمة التمييز اللبنانية، قرار رقم ٧٥، تاريخ ١٩٥٩/١٠/٢١، باز، جزء ٧، ص ٩١

والهدف من نهج محكمة التمييز يكمن في حماية اختصاص المحاكم اللبنانية ومنع الإعتداء عليه بشروط قد تدخلها شركات النقل الأجنبية في وثائق الشحن، تجعل فيها الإختصاص لمحاكم أجنبية تكون عادة محاكم البلد الذي يوجد فيه مقر هذه الشركات الرئيسي[١].

ثانياً: الإختصاص الدولي

عرفت المادة ٧٢ من قانون أصول المحاكمات المدنية الإختصاص الدولي بأنه الإختصاص الذي تتعين بمقتضاه الدولة التي يجب أن تقدم الهيئة الحاكمة، ونصت المادة ٧٤ منه على أنه "يخضع الإختصاص الدولي للمحاكم اللبنانية مبدئياً للأحكام المتعلقة بالإختصاص الداخلي دون تمييز بين لبناني وأجنبي".

من الواضح من هذه المادة أن المشرع اللبناني أراد تكريس المساواة بين اللبنانيين والأجانب بالنسبة لحق التقاضي أمام المحاكم اللبنانية سواء أكانوا مدعين أم مدعى عليهم أم متدخلين، أشخاصاً معنويين أم طبيعيين[٢].

يرتكز الإختصاص الدولي للمحاكم اللبنانية، في مجال تحديده، إما على عنصر شخصي يتعلق بشخص المدعى عليه اللبناني، (وكون المدعي لبناني لا يعتد به لانعقاد الإختصاص للمحاكم اللبنانية إلا في حالات محصورة أهمها إذا لم تكن هناك محاكم أخرى مختصة، مادة ٧١ أ.م.م.)، أو على عنصر موضوعي، لا ينعقد إلا بتوافره، وهو الذي يجب التثبت فيه عند البحث في هذا الإختصاص[٣].

إذاً، المادة ٧٤ المذكورة أعلاه تنص على أنه فيما يتعلق بالإختصاص الدولي تطبّق أحكام القانون الداخلي ولا سيما المادة ١٠٠ من القانون ذاته. وبالتالي يتم تطبيق ذات الأحكام التي شرحناها سابقاً في معرض تناولنا الإختصاص الداخلي.

---

[١] إلياس أبو عيد، المرجع السابق، ص ٦٦٨

[٢] محمد عبده، المرجع السابق، ص ١١٧.

[٣] إلياس أبو عيد، المرجع المذكور أعلاه، ص ٤٢٢.

لذلك سنكتفي بعرض بعض الإجتهادات التي هي تطبيق مباشر للمادة ١٠٠ عطفاً على المادة ٧٤.

وعليه تكون محاكم بيروت مختصة بالنظر بدعوى المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة إذا صدر سند الشحن في بيروت حيث جرى تسليم البضاعة ودفع أجرة النقل[1].

وبعض الأحكام[2] قد ذهبت إلى أن الوكالة البحرية في ميناء بيروت يمكن أن توصف بالفرع وفقاً لمفهوم المادة ١٠١ أصول مدنية، وأن شركة الملاحة الأجنبية يفترض أنها اتخذت محلاً مختاراً لديها في كل ما يتعلق بتنفيذ عقد النقل البحري، وأن محكمة بيروت تكون مختصة بدعوى المسؤولية لهذا السبب.

كما قضي[3] أنه في حال نقل المركز الرئيسي للشركة، وبفرض عدم وجود غش أو صورية في عملية النقل، فإن المركز الذي يعتد به لتطبيق قاعدة الإختصاص هو المركز الذي توجد به الشركة بتاريخ استحضار الدعوى وليس المركز الذي كان لها حين تنفيذ الأعمال التي نشأ بصددها النزاع.

وقضى أيضاً[4] أنه يقرر الإختصاص للمحكمة المشترط تنفيذ كامل الإلتزامات التعاقدية في دائرتها حتى ولو كان الدفع حاصلاً بصورة مجزأة، أي على أقساط متتابعة، وفي أماكن مختلفة، إذ يبقى الإختصاص معقوداً مع ذلك لمحكمة واحدة هي المحكمة التي نص العقد على أن يتم تنفيذ كامل الإلتزامات، ومنها الدفع، في دائرتها.

المبحث الثاني: تحفظات المرسل إليه وتقادم دعوى المسؤولية

نتناول في الفقرة الأولى تحفظات المرسل إليه وفي الفقرة الثانية تقادم دعوى المسؤولية.

---

[1] محكمة التمييز اللبنانية، تاريخ ١٩٥٩/١٠/٢١، مجموعة حاتم، ج ٣٨، ص ٦٩ رقم ٢.

[2] محكمة استئناف بيروت، تاريخ ١٩٦٥/٠٥/٢٠، مجموعة حاتم ج ٥٩، ص ٥٩، رقم ١.

[3] Cour d’appel de Paris, Arrêt en ٣٠/١١/١٩٦٥, Dalloz, Sirey, ١٩٦٦, p. ٢٤٢

[4] محكمة التمييز المدنية، قرار رقم ٨٥، تاريخ ١٩٦٣/٠٧/٠٤، باز، جزء ١١، ص ١٩٦.

الفقرة الأولى: تحفظات المرسل إليه

تقتضي الدعوى المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة يعود سببه إلى خطأ الناقل. ولا يمكن أن يكون الضرر منسوباً إلى الناقل إلا إذا حصل خلال النقل أي عندما تكون البضاعة في يده وقبل تسليمها إلى المرسل إليه. ومن أجل التحقق من أن الضرر سابق على التسليم، لا بد من إثباته في الوقت الذي تم فيه هذا التسليم. أما إذا طال الوقت بين خروج البضاعة من يد الناقل والإبلاغ عن الضرر، فإنه يصعب حينها إثبات الوقت الذي حصل فيه الضرر وما كان سببه، كما يحتمل أن يكون الضرر قد طرأ بعد تسليم البضاعة ولأسباب لا يُسأل عنها الناقل. هذا عدا أنه يتعذر على الناقل الدفاع عن حقوقه وإثبات قيامه بتنفيذ التزاماته وتسليم البضاعة في حالة جيدة.

بناءً على ما تقدم فقد أراد المشرع حماية الناقل من جعله مسؤولاً عن الضرر اللاحق بالبضاعة بعد قيامه بتسليمها إلى المرسل إليه سليمة في الميعاد المتفق عليه[١].

ويتضح ذلك من نص المادة ٢١٥ من قانون التجارة البحرية والتي فرضت على الشاحن أو المرسل إليه في حالة هلاك البضاعة أو تلفها توجيه تحفظات خطية إلى الناقل في مواعيد قصيرة الأجل يمكن معها التحقق من الضرر في الوقت المناسب.

فنصت على أنه: "إذا هلكت البضاعة أو تضرّرت فعلى مستلمها أن يوجّه للناقل أو وكيله تحفظات خطية في مرفأ التفريغ وفي وقت التسلّم على أبعد حد. والا فيتفرض أنه تسلّم البضائع كما هي مبينة في وثيقة الشحن. أما اذا كان في الأمر هلاك أو ضرر غير ظاهرين فيكون ابلاغ هذه التحفظات قانونياً اذا جرى بمهلة ثلاثة ايام بعد التسليم. ولا تدخل ايام التعطيل في عداد هذه المهلة.
ويحق دائما للناقل ان يطلب كشفاً وجاهياً عن البضائع لدى تسلمها".

انطلاقاً من نص هذه المادة، ينبغي علينا البحث في مدى توجب التحفظات ومفاعيل هذه الأخيرة.

---

[١] محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، قانون النقل، المرجع السابق، ص ٨٥.

أولاً: مدى توجب التحفظات

بمعنى آخر الحالات التي لا تتوجب فيها التحفظات والحالات المتوجبة فيها.

١) الحالات التي لا تتوجب فيها التحفظات

- حالة هلاك البضاعة هلاكاً كلياً:

يجب تقديم تحفظات في حالة هلاك البضاعة هلاكاً جزئياً وفي حالة تلفها الظاهر أو غير الظاهر، أما في حالة الهلاك الكلي فلا محل للتحفظات، لأنه في هذه الحالة لا يوجد تسليم، والتحفظات تقتصر على الحالات التي يتم فيها تسليم البضاعة. والهلاك الكلي يعني هلاك الشحنة بأكملها، أي أنه إذا كانت الشحنة مؤلفة من عدة طرود وهلك طرد واحد، فإن هذا الهلاك يعتبر جزئياً لا هلاكاً كلياً، ففي هذه الحالة يجب توجيه التحفظات[١]. كذلك قضي[٢] "أنه إذا لم تصل البضاعة إلى المرفأ ولم يستلمها الطرف الذي أرسلت إليه، فلا يمكن أن يؤخذ عليه أنه قصّر في إرسال التحفظات بالعيوب في المهلة المشروطة، إذ أن مثل هذه التحفظات تفترض أن يسبقها معاينة مادية لبضاعة أفرغت".

- حالة التأخر في التسليم:

لا محل للتحفظات في حالة التأخير لأنه لا يتضمن تسليماً، ولأنه ضرر متميز يمكن إثباته بسهولة بالوثائق الرسمية لإدارة الميناء التي يشمل فيها تاريخ وصول السفن.

ولكن نشير هنا أنه إذا نشأ عن التأخير تلف أو فقدان جزئي للبضاعة، فيتعين حينها توجيه تحفظات[٣].

- الإستلام بحضور الفريقين:

يمكن الإستغناء عن التحفظات الخطية إذا جرى الكشف على حالة البضاعة خلال الإستلام وبحضور الفريقين. إذ يحق دائماً للناقل أن يطلب إثبات حالة البضاعة بحضور المرسل إليه وقت تسليم

---

[١] محكمة استئناف بيروت المدنية، قرار رقم ١٣٥٦، تاريخ ١٩٦٨/١٠/٠٧، مجموعة حاتم، جزء ٨٦، ص ٦٠ رقم ٧

[٢] محكمة استئناف بيروت المدنية، قرار رقم ٦٣، تاريخ ١٩٧٣/١٠/١، ق ن ل ، ١٩٧٣، ص ٣٩١.

[٣] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ٢٨٨

البضاعة (مادة ٢١٥ فقرة ٣). وإذا حصل ذلك فلا يتوجب توجيه أي تحفظ، وكل ما يجب على المرسل إليه هو رفع الدعوى في خلال سنة من التسليم.

٢) الحالات التي تتوجب فيها التحفظات

- حالة الخسائر والأضرار الظاهرة:

على المرسل إليه في حال هلاك البضاعة أو تلفها ظاهراً مثل الأكياس الممزقة، أن يوجه تحفظات خطية عن الخسائر والأضرار وذلك في مرفأ التفريغ وفي وقت التسلّم. كما يجوز توجيه التحفظ قبل تسلّم البضاعة إذا علم المرسل إليه بالضرر اللاحق بها قبل تسلمها. ونشير هنا أنه يجب أن تكون التحفظات خطية، فالتحفظات الشفهية باطلة ولا أثر لها[١]. ولا يخضع التحفظ الخطي لأي شكل خاص فيمكن أن يدوّن على سند الشحن أو على الإيصال الذي يسلمه المرسل إليه للناقل وقت تسليم البضاعة. ويجب أن تكون التحفظات واضحة ومحددة أي مشتملة على ماهية الهلاك أو التلف، فلا يؤخذ إلا بالتحفظات التي تشير صراحة إلى نوع الضرر، أما التحفظات التي لم تأتِ بوصف للبضاعة ولحالتها والتي صيغت بعبارات عامة ومبهمة، أو المبنية على التكهنات فتعتبر غير مقبولة[٢].

ويجب أن تكون التحفظات مسبّبة حتى يتمكن الناقل من الوقوف على طبيعة الضرر[٣].

كما يجب أن توجه التحفظات إلى الناقل أو وكيله (الربان أو أمين السفينة) ويمكن توجيهها من كل شخص له مصلحة في الحمولة. وتوجه هذه التحفظات في ميناء التفريغ، وفي حالة الخسائر والأضرار الظاهرة موضوع فقرتنا، يجب توجيه التحفظات قبل عملية سحب البضاعة أو خلالها وقبل وضعها في حراسة الشخص الذي يحق له استلامها بموجب اتفاقية النقل، أي أن التحفظات يجب أن توجه في الوقت الذي تخرج فيه البضاعة من حيازة الناقل وتدخل في حيازة المرسل إليه.

---

[١] بسام عاطف المهتار، المرجع السابق، ص ٧٨.

[٢] محكمة استئناف بيروت المدنية، قرار رقم ١٤٢٧، تاريخ ١٩٧٤/١١/٢٧، مجلة العدل ١٩٧٥، ص ٢٤٩.

[٣] محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، قانون النقل، المرجع السابق، ص ٨٧.

وإذا استمر التفريغ عدة أيام فيؤخذ اليوم الأخير، هذا الحل مستنتج من حيثية قرار محكمة التمييز[١]:
"تبين من تقرير مفوض العوار، أن الباخرة وصلت إلى طرابلس ليبيا في ١٩٦٥/٠٣/٢٠ وأن البضاعة أفرغت في ٠٣/٢١ و٠٣/٢٣ و ٠٣/٢٥ وأن التحفظات أرسلت بتاريخ ٢٤ منه، إن المادة ٢١٥ قانون بحري تنص أن التحفظات يجب أن ترسل في مرفأ التفريغ وفي وقت التسليم على أبعد حد، وإلا فيفرض أنها سلّمت كما هي مبينة في وثيقة الشحن. إن التحفظات التي أرسلت بتاريخ ١٩٦٥/٠٣/٢٤، تكون أرسلت أثناء فترة التفريغ والتسليم مما يجعل القول بمخالفة المادة ٢١٥ المشار إليها في غير محله".

كما يجوز توجيه تحفظات قبل تسلّم البضاعة وهذا ما تضمنته المادة ٢١٥ ضمناً في فقرتها الأولى عندما نصت "وفي وقت التسليم على أبعد حد"، هذا في حال علم المرسل إليه بالأضرار التي لحقت بالبضاعة قبل تسلّمها.

- حالة الخسائر والأضرار غير الظاهرة:

إذا كان الهلاك والتلف غير ظاهر فيجب أن تبلّغ هذه التحفظات إلى الناقل خلال ثلاثة أيام بعد التسلّم، ولا تدخل أيام العطلة في حساب هذه المهلة (مادة ٢١٥ فقرة ٢).

يُراعى أيضاً في هذه التحفظات ذات الشروط العامة المذكورة في الحالة السابقة، أي بكون وجوب أن تكون مسبّبة، خطية وواضحة، لكن تختلف فقط فيما يتعلق بميعاد توجيهها. ولا قيمة للتحفظات التي ترد بصورة مهيئة سلفاً قبل الإطلاع عليها من قبل المرسل إليه، مثلاً صيغة التحفظات التي وردت على الشكل التالي: نعلمكم بأن البضاعة... قد وجدت عليها آثار عوار أو نقص ... ونعتبركم مسؤولين... عن الضرر أو النقص الحاصل، إذا لم يوضح فيها مرسلها ماهية الضرر أهو نقص أو عورية. ولا يحتسب يوم التسليم وفقاً للقواعد العامة، ولا تدخل أيام التعطيل في عداد هذه المهلة. ويعود

---

[١] محكمة التمييز المدنية، تاريخ ١٩٧٠/٠٣/١٢، مجلة العدل ١٩٧١، ص ٢٨٢، من كتاب معاهدة بروكسل وتعديلاتها المرجع السابق، ص ١٩٩.

تقدير تاريخ وصول التحفظ بالنسبة لوصول البضاعة أو لجهة صراحة التحفظ لمحكمة الأساس ولا يخضع لرقابة محكمة التمييز[١].

إلا أن خلافاً في القضاء اللبناني قد ثار حول المقصود بالتسليم الذي يبدأ منه ميعاد تقديم التحفظات. فذهب رأي إلى أن ميعاد توجيه التحفظات يبدأ من تاريخ التفريغ تحت الروافع، ويعتبر هذا الرأي مجحف بحقوق المرسل إليه لأن تسليم البضاعة للمرسل إليه لا يتم حتماً في الوقت الذي يحصل فيه التفريغ، ولا يجوز إلزام المرسل بتقديم التحفظات قبل تسلم البضاعة وفحصها.

وذهب رأي ثانٍ[٢] إلى أن الميعاد المذكور يبدأ من تاريخ استلام إذن التسليم الذي يسلمه الناقل أو وكيله إلى المرسل إليه ليتمكن بمقتضاه من استلام البضاعة من شركة المرفأ، إذ أن البضاعة تصبح تحت تصرفه في هذا الوقت. وهذا الرأي منتقد بدوره، لأن استلام إذن التسليم لا يفيد من حد ذاته أن المرسل إليه استلم البضاعة، إذ أن الأمر يقتضي بعد استلام إذن التسليم القيام ببعض الإجراءات التي تستغرق يومين أو ثلاثة قبل أن يتمكن المرسل إليه من تسلّم البضاعة وفحصها.[٣]

---

[١] محكمة التمييز المدنية، تاريخ ١٩٦٨/٠٣/٢٧، العدل، ص ٩٤.

[٢] محكمة استئناف بيروت، تاريخ ١٩٥٨/١٠/٢١، مجموهة حاتم جزء ج ٣٥، ص ٥٢، رقم ٣.

[٣] حيث عملياً، وبناءً على مشاهدتنا العينية وعلى مساعدة أحد عملاء التخليص الجمركي، يقوم الربان بتسليم ما يعرف بالمانيفست، هو عبارة عن بيان تفصيلي لحمولة السفينة، إلى الجمارك كما يسلم نسخة أخرى إلى شركة الشحن. ثم يتم افراغ حمولة السفينة (عادةً ما تكون حاويات) ضمن حرم المرفأ تحت إشراف المديرية العامة للجمارك وشركة إدارة واستثمار مرفأ بيروت ويقومان بمقارنة محتويات السفينة بالبيان (المانيفست) المقدم من الربان. أثناء نقل الحاويات من السفينة إلى الأرصفة تقوم إدارة المرفأ بختم الأبواب برصاصة وطنية غير الرصاصة المختومة من ميناء الشحن وذلك بهدف التأكيد على إستلامهم للحاوية بالحالة الحاضرة دون المساس بمحتوياتها إلى حين تسليمها للمرسل إليه. وبعد استلام المرسل إليه أو وكيله اذن التسليم وتحضير الأوراق اللازمة، يتم نقل الحاوية إلى الساحة المخصصة للكشف بحضور المرسل إليه ومندوب الإدارة المختصة (وزارة الصحة، وزارة الزراعة، أو غيرها، وذلك بحسب نوع البضاعة) وأحد عناصر الجمارك، ويتم الكشف على البضاعة كمّاً ونوعاً، كما يتوجب على بعض البضائع أخذ عينات منها للتحليل بالمختبرات المحلية بعد وضعها بأكياس خاصة وختمها وفق الأصول. ثم تختم الحاوية برصاصة وطنية جديدة

وهذا الواقع يؤكد أنه لا محل إذاً للإعتداد بالتسليم الرمزي الذي يقوم بتسليم المرسل إليه إذن التسليم فقط، بل يتوجب أن يتسلم هذا الأخير مادياً البضاعة وأن يقف على حالتها[1].

والرأي السائد[2] هو أن المقصود في التسليم في المادة ٢١٥ هو التسليم الفعلي والمادي للمرسل إليه بحيث يتمكن من الكشف على البضاعة وفحصها والتحقق من حالتها، وأن هذا التسليم هو الذي يبدأ منه الميعاد القانوني لتقديم التحفظات.

ونشير أن هذا الرأي هو الراجح فقهاً[3] أيضاً حيث أيده الدكتور مصطفى كمال طه، والدكتور محمد فريد العريني والدكتور محمد السيد الفقي وغيرهم من الفقهاء.

ثانياً: مفاعيل التحفظات

ومفاعيل التحفظات تتضمن حالة انتقاء التحفظات وحالة توجيهها.

١. حالة إنتفاء التحفظات:

إذا لم يقدم المرسل إليه تحفظات إلى الناقل، أو قدمها في وقت متأخر، فقد نصت المادة ٢١٥ من القانون البحري على أن المرسل إليه "يفترض أنه تسلم البضاعة كما هي مبينة في وثيقة الشحن".

ومن ثم فلا يترتب على عدم تقديم التحفظات في الميعاد سقوط دعوى المسؤولية ضد الناقل أو عدم قبولها. غاية ما في الأمر أنه تقوم في مثل هذه الحالة قرينة قانونية لمصلحة الناقل على أنه قد أوفى

من إدارة المرفأ، تبقى إلى حين تفريغ الحاوية في مستودعات المرسل إليه، حينها فقط يستطيع هذا الأخير فحص البضاعة المستلمة.

[1] محكمة التمييز المدنية، قرار رقم ٣١، تاريخ ١٩٦١/٠٤/٢٧، مجموعة باز، ١٩٦١، ص ١٢٤.

[2] محكمة التمييز المدنية الغرفة الرابعة، قرار رقم ٤٨، تاريخ ١٩ نيسان ١٩٦٣، بدوي حنا، تجارة الجزء الثاني، طبعة أولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠٠٤، ص ٢٨٥.

[3] مصطفى كمال طه، المرجع سابق، ص ٢٩٠ و محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، المرجع سابق، ص ٨٦.

بالتزامه بتسليم البضاعة سليمة كما هي مبينة في سند الشحن[١]. لكن هذه القرينة بسيطة بحيث يجوز للمرسل إليه إثبات عكسها بكافة الطرق وذلك بأن يُثبت بأن ما لحق البضاعة من ضرر إنما حدث أثناء عملية النقل.

وقد لخّصت محكمة التمييز[٢] في قرارها رقم ٣٧ عام ١٩٩٩ الموضوع بقولها: "إن عدم إرسال تحفظات بشأن البضاعة المسلّمة ضمن المهلة القانونية المنصوص عنها في المادة ٢١٥ تجارة بحرية أو إرسال تحفظات مبهمة لا يشكل قرينة قانونية على استلام البضاعة بحالة سليمة، بل يخلق قرينة بسيطة تضع على عاتق المرسل إليه أمر إثبات عكسها أي أمر إثبات كون البضاعة تضرّرت أثناء النقل البحري وذلك بكافة طرق الإثبات ومنها البينة الشخصية".

٢. حالة توجيه تحفظات:

إن عدم إرسال التحفظات الواجبة ينشئ قرينة على أن المرسل إليه قد تسلّم البضاعة كما هي محددة في وثيقة الشحن[٣]. مما يعني بالاستنتاج المعاكس أن توجيه هذه التحفظات في المهلة القانونية ينشئ لصالح المرسل إليه قرينة على أن الناقل لم يسلّم البضاعة كما هي مبينة في وثيقة الشحن.

ويجوز للناقل في هذه الحالة إثبات العكس بكافة الطرق. فله أن يثبت أن التحفظات لا محل لها لأن البضاعة سُلّمت فعلاً بأكملها أو بحالة جيدة، أو لأنه معفى من المسؤولية قانوناً، أو لأن الضرر حصل في المرحلة السابقة على الشحن أو المرحلة اللاحقة للتفريغ وأنه يتمتع بالنسبة لهاتين المرحلتين بشرط الإعفاء من المسؤولية الوارد في سند الشحن والذي يعتبر صحيحاً لأنه لا يتعلق بمرحلة النقل البحري بمعنى الكلمة.

---

[١] محكمة الإستئناف المدنية في بيروت الغرفة الرابعة، قرار رقم ١٧٠ تاريخ ٢٠١٤/٠١/٣١، العدل، ٢٠١٤، العدد ٢، ص٨٠٧.

[٢] محكمة التمييز، الغرفة الأولى، قرار رقم ٣٧، تاريخ ١٩٩٩/٢/١٩، عدل ١٩٩٩، ص ٢٥٤.

[٣] محكمة الدرجة الأولى في بيروت، الغرفة الرابعة الناظرة في القضايا التجارية، قرار رقم ٣١٢٦/٢٤٣، تاريخ ١٩٩٤/١٢/٢٠، إلياس أبو عيد، القرارات الكبرى في الإجتهاد اللبناني والمقارن، الجزء ٦٧، غير مذكور دار وسنة النشر، ص ٦١.

وقد اعتبر الإجتهاد اللبناني[1] أن تحفظات شركة المرفأ الواردة على تذكرة الدخول (fiche d'entrée) تقوم مقام التحفظات، إذا وردت فور تفريغ البضاعة ودخولها إلى المستودعات، فيفترض أن الضرر حصل خلال مرحلة النقل البحري.

إلا أن التحفظات التي تتخذها شركة المرفأ لدى دخول البضاعة إلى مستودعاتها، لا تثبت عكس القرينة الناشئة لمصلحة الناقل إلا إذا أفرغت البضاعة رأساً على الرصيف ودخلت المستودعات. لذلك قضي إن هذه التحفظات لا تثبت عكس تلك القرينة إذا أفرغت البضاعة على المواعين، ثم أفرغت من المواعين على الرصيف، ثم نقلت إلى المستودعات بحيث تداولتها أيادٍ عديدة[2]. أما التحفظات التي تتخذها شركة المرفأ على تذكرة الدخول فور تفريغ البضاعة من الباخرة على الرصيف ودخولها المستودعات من شأنها إثبات عكس القرينة الناشئة لمصلحة الناقل[3].

كذلك لو أغفل المرسل إليه توجيه التحفظات ضمن المهلة القانونية فإنه بإمكانه الإفادة من تحفظات شركة المرفأ لمساءلة الناقل عن الأضرار الملحوظة في تذكرة الدخول إذا لم يستلم إذن التسليم إلا بتاريخ لاحق لدخول البضاعة المستودعات[4]. والتحفظات الصادرة عن مخلّص بضائع المرسل إليه والذي هو عميل جمركي تكون صادرة عن شخص ذي صفة.

الفقرة الثانية: تقادم دعوى المسؤولية

نصت المادة ٢١٦ بحري أنه: "أية كانت الحالة فإن حق إقامة الدعوى على الناقل بسبب هلاك أو ضرر يسقط بحكم مرور الزمن بعد تسلم البضاعة بسنة واحدة. وإذا لم يقع التسليم فبعد سنة من اليوم

---

[1] محكمة استئناف بيروت المدنية، قرار رقم ١٠٢٢، تاريخ ١٩٧٠/١٠/١٤، مجموعة حاتم جزء ١١٦ ص ٥٨ رقم ١

[2] محكمة استئناف بيروت المدنية، قرار رقم ١٣١٧، تاريخ ١٩٧٧/١٠/١١، مجموعة حاتم، ج ١٤٧، ص ٦٠، رقم٢

[3] محكمة استئناف بيروت، الغرفة الأولى، قرار رقم ٥٦٤، تاريخ ١٩٩٨/٠٤/١١، العدل ٩٩، ص ٤٠٧

[4] محكمة استئناف بيروت المدنية، قرار رقم ١٥٠٤، تاريخ ١٩٥٩/١٢/٢٧، ن ق ل ١٩٥٩ ص ٥٦٧

الواجب تسليمها فيه"، وأضافت المادة ٢١٧: "بعد انقضاء سنة من نهاية السفرة يسقط بحكم مرور الزمن حق كل دعوى تتفرع عن عقد إيجار السفينة أو عقد النقل مع الإحتفاظ بأحكام المادة السابقة".

هذا الحكم مستمد من المادة ٣ فقرة ٦ بند ٤ من معاهدة سندات الشحن حيث نص هذا البند كالتالي: "على كل حال يعفى الناقل من أية مسؤولية لجهة الخسائر والأضرار إلا في حال إقامة الدعوى خلال السنة التي جرى فيها تسليم البضاعة أو خلال سنة اعتباراً من التاريخ الذي كان يجب أن تسلّم فيه".

ثم جاء بروتوكول ١٩٦٨ المعدل لمعاهدة سندات الشحن ونص في الفقرة الثانية من المادة الأولى منه على أن يتم إلغاء البند الرابع من الفقرة السادسة من المادة الثالثة من المعاهدة (البند المذكور أعلاه) والإستعاضة عنه بالنص الآتي: "مع مراعاة أحكام الفقرة ٦ مكرر، يعفى الناقل والسفينة في كل الأحوال من أية مسؤولية لجهة البضاعة إلا في حال وجود دعوى أقيمت خلال السنة التي جرى فيها التسليم أو اعتباراً من التاريخ الذي كان يتوجب فيه تسليم البضاعة".

وأضاف البروتوكول إلى المادة ٣ بعد الفقرة ٦، فقرة جديدة برقم ٦ مكرراً حسب النص التالي:

"يمكن إقامة دعاوى الضمان حتى بعد انقضاء المهلة المنصوص عنها في الفقرة السابعة، إذا أقيمت خلال المهلة المحددة بموجب قانون المحكمة التي رفعت القضية أمامها. على أن لا تقل هذه المهلة عن الثلاثة أشهر اعتباراً من اليوم الذي يقوم فيه رافع دعوى الرجوع بالضمان بتسوية المطالبة أو من يوم إقامة الدعوى عليه".

للإحاطة بموضوع التقادم، نقسم فقرتنا إلى عنوانين، نتناول في الأول سريان التقادم ومدته، وفي الثاني طبيعة مهلة هذا التقادم.

أولاً: سريان التقادم ومهلته

أخضع المشرع دعوى المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة، وكذلك جميع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري أو عقد ايجار السفينة لتقادم قصير مدته سنة واحدة، بهدف الإسراع في تسوية ما ينشأ عن هذا العقد من منازعات.

وبناءً عليه، قد قُضي بأنه إذا كانت الدعوى مبنية على قواعد التبعة الناجمة عن العمل الشخصي بسبب خطأ في إعطاء إذن تسليم، أدّى إلى تسلّم بضاعة دون دفع ثمنها، فإن مرور الزمن على مثل هذه الدعوى هو مرور الزمن العادي وليس مرور الزمن القصير.[١]

ويسري هذا التقادم القصير في حالتي الهلاك الجزئي أو التلف اعتباراً من تسليم البضائع في مكان الوصول[٢]. وفي حالة تعدد الناقلين تكون العبرة في سريان التقادم بتسليم البضائع في مكان الوصول ولو كان المرسل إليه يثير مسؤولية أي ناقل آخر غير ذلك الذي قام بتسليم البضائع إليه[٣].

ونشير أن هذا التقادم يسري من يوم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه تسليماً فعلياً[٤]، ومن ثم فلا تبدأ المهلة منذ تسليم البضاعة تسليماً رمزياً كتسليم المرسل إليه إذن التسليم فقط[٥].

وفي حال استمر تسليم البضاعة عدة أيام، يسري التقادم من اليوم الذي انتهى فيه وضع البضاعة بأكملها في حيازة المرسل إليه.

أما في حالة هلاك البضائع هلاكاً كلياً، حيث لا يقع تسليم البضائع للمرسل إليه، وفي حال تأخير الناقل في التسليم حيث لا يتم التسليم في الموعد المتفق عليه، فيتم اعتبار أنه بمجرد تجاوز الناقل

---

[١] محكمة الدرجة الأولى في بيروت، الغرفة الرابعة الناظرة في القضايا التجارية، قرار رقم ٢٥٩٤/٤٩، تاريخ ١٩٩٤/٠٣/٠١، إلياس أبو عيد، القرارات الكبرى في الإجتهاد اللبناني والمقارن، الجزء ٥٥، غير مذكور دار وسنة النشر، ص ٧١.

[٢] Cassation commerciale, ٨ Janvier ١٩٧٩, Dalloz ١٩٧٩, Informations rapides, ١٧٣

[٣] Cours d'appel d'Aix-en-provence, ٢٨ Fevrier ١٩٦٧, Bulletin des transports, ١٩٦٧, ٢٧١

[٤] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ٢٩١

[٥] محكمة التمييز المدنية، قرار رقم ٣١، تاريخ ١٩٦١/٠٤/٢٧، مجموعة حاتم جزء ٤٥، ص ٨، رقم ٤.

موعد التسليم المتفق عليه أو الذي يحدده العرف، يتحقق إخلال من قبله في تنفيذ التزامه العقدي بغض النظر عما إذا تبين بعد ذلك ما إذا كان عدم التسليم في الميعاد نتيجة الهلاك الكلي أو كان مجرد تأخير في التسليم.

وفي الحالتين يبدأ سريان مدة التقادم من التاريخ الذي كان يجب تسليم البضائع فيه[١].

ولا يعتبر تسليماً للبضاعة تنتهي به مسؤولية الناقلين تسليم البضاعة إلى سلطات الميناء.

وقد ورد في القرار[٢]: "...وكان الطاعنون يدعون تسليم البضاعة لسطات الميناء في الكويت بدلاً من تسليمها للمرسل إليه، فإن هذا التسليم لا يعتبر تسليماً للبضاعة تنتهي به مسؤولية الناقلين، وبالتالي لا يبدأ سريان مرور الزمن...". وأخيراً نشير أنه لا يجوز الإتفاق على أن يتم التقادم في مدة أقل من سنة لأن مثل هذا الإتفاق يتضمن تخفيفاً لمسؤولية الناقل، ومن ثم يقع باطلاً وفقاً لنص المادة ٢١٢ بحري التي تنص على إلغاء كل شرط يدرج في وثيقة الشحن وتكون غايته إبراء الناقل من التبعة التي يلقيها عليه القانون.

وعلى عكس ذلك، يجوز الإتفاق على أن يتم التقادم في مدة تزيد على السنة.

ثانياً: طبيعة مهلة التقادم

لقد ثار الخلاف في القضاء اللبناني حول ما إذا كانت مدة السنة المنصوص عليه في المادتين ٢١٦ و٢١٧ بحري هي مهلة مرور زمن (Délai de prescription) تقبل الوقف والإنقطاع، أم أنها مهلة إسقاط (Délai de décheance) لا تخضع للوقف والإنقطاع.

---

[١] هاني دويدار، المرجع السابق، ص ١١١

[٢] طعن رقم ٨٠، سنة ١٩٩٥، مجلة القضاء والتشريع العدد السادس كانون الأول ١٩٩٧م، ص ٧٧٦.

١. آراء تقول بأنها مهلة إسقاط:

ذهب اتجاه بعض الأحكام في القضاء اللبناني[1] في معرض تفسير المادة ٢١٦ بأن المهلة هي مهلة إسقاط. واستندت هذه الآراء على أنه للتمييز بين مهلة مرور الزمن ومهلة الإسقاط يقتضي الرجوع إلى غاية المشرع عندما نص على المهلة موضوع البحث. فإذا كانت غايته هي معاقبة المدعي على إهماله تكون المهلة مهلة مرور زمن. أما إذا كانت غايته حماية أحد الطرفين باعتبار أن المصالح التي يمثلها أفضل من مصالح الطرف الآخر، فتكون المهلة مهلة إسقاط.

وبما أن المشرع قد أراد حماية الناقلين البحريين من كل دعوى تقام عليهم بعد انقضاء سنة على التسليم، لذلك يرى أصحاب هذا التوجه أن مهلة السنة المنصوص عليها هي مهلة إسقاط.

٢. آراء تقول بأنها مهلة مرور زمن:

بالعودة إلى المبادئ العامة نرى أن خير معيار للتمييز بين مهل مرور الزمن ومهل الإسقاط هو تبيّن الغرض الذي رمى إليه. بمعنى آخر، إذا كان الهدف من المهل أحد الأغراض التي يقوم عليها مرور الزمن، وهي إما حماية الأوضاع المستقرة، أو قرينة الإيفاء أو على الإبراء أو من أجل معاقبة الدائن كانت المهلة مهلة مرور زمن. وإذا كان الغرض هو تحديد الوقت الذي يجب في خلاله استعمال حق أو رخصة فتكون المهلة مهلة اسقاط[2].

ذهب الرأي السائد[3] أن المهلة المنصوص عنها في المعاهدة هي مهلة تقادم تقبل الوقف والإنقطاع.

---

[1] قرار محكمة استئناف بيروت المدنية رقم ١٢٤٩، تاريخ ١٩٥٧/٠٥/٣١، مجموعة حاتم، ج ٣١، ص ٥٧، رقم ٥

[2] إلياس ناصيف، موسوعة العقود المدنية والتجارية، ج ٦، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان،١٩٩١، ص١٠٥

[3] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ٢٩٢.

– محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، قانون النقل، المرجع السابق، ص ٨٧.

وقد أيدت محكمة التمييز اللبنانية[1] هذا الإتجاه حيث تضمن القرار رقم ١٩٥٦/٦٤ التالي: "حيث أن المادة ٢١٧ من قانون التجارة البحرية تنص أنه بعد انتهاء سنة من نهاية السفرة يسقط بحكم مرور الزمن حق كل دعوى تتفرع عن عقد إيجار السفينة أو عقد النقل، وحيث أنه يتبين من النص المذكور أن المشرع اللبناني قصد بمهلة السنة المشار إليها مهلة مرور زمن وليس مهلة إسقاط أو مهلة مقطوعة. وحيث أنه لا يكون من معنى لعبارة مرور الزمن الواردة في النصين العربي والفرنسي من المادة المذكورة لو أن الشارع قصد بالمهلة المذكورة مهلة إسقاط وليس مهلة مرور زمن. وحيث أن ما ورد في المادة المشار إليها بمسائل في صياغة العبارة ورد في المادة ٣٥١ من قانون الموجبات والعقود من أنه يسقط بمرور الزمن بعد سنتين حق دعوى الباعة وحق دعوى المزارعين وحق دعوى المعلمين والخدام... إنه في كلا النصين يقضي الشارع بإسقاط حق إقامة الدعوى فكيف يمكن، والنصان هما واحد، القول أنه عنى في المادة ٣٥١ من قانون الموجبات والعقود مرور الزمن وفي المادة ٢١٧ من قانون التجارة البحرية مهلة الإسقاط هذه بمعزل أنه في المادة ٢١٦ قال، وكرّر القول في المادة ٢١٧ أنها مهلة مرور زمن ... وحيث مهما يكن من أمر فإنه تجاه النص الصريح الوارد في المادتين ٢١٦ و ٢١٧ من قانون التجارة البحرية والذي كما قلنا بوصف المهلة المعينة فيها أنها مهلة مرور زمن لا يمكن اعتبار هذه المهلة المذكورة هي مجرد مهلة إسقاط، وحيث أن محكمة الإستئناف تكون بالتالي خالفت القانون عندما اعتبرت المهلة المذكورة أنها مهلة إسقاط لا يوقف سريانها الإخطار الذي أرسلته الشركة المميزة إلى الشركة المميز عليها .."

وتفريعاً عن ذلك ينقطع التقادم السنوي بالإنذار الموجه بكتاب مضمون من المرسل إليه إلى الناقل يطالبه فيه بالتعويض، لأنه من قبيل المطالبة غير القضائية ذات التاريخ الصحيح (م ٣٥٧ فقرة ١ موجبات وعقود)[2]. ولا ينقطع التقادم السنوي بمجرد إجراء المفاوضات بين الناقل والمرسل إليه.

ولكن هل يستطيع الفرقاء إبدال مهلة مرور الزمن بمهلة إسقاط؟

---

[1] محكمة التمييز اللبنانية، قرار رقم ٦٤، ١٩٥٧/٠٨/٣٠، مجموعة حاتم، ج ٣١، ص ٥٧، رقم ٥

[2] تمييز لبناني ١٩٦/٠١/٢١، مجموعة حاتم، ج٦١ ص ٦٤ رقم ٣، بالعودة إلى مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ٢٩٢.

أجابت محكمة التمييز اللبنانية[1] أنه "بما أن المسؤولية لا سيما تلك التي لا يجوز الحد منها باتفاق الفرقاء عملاً بأحكام المادة ٢١٢ من قانون التجارة البحرية (المقابلة للمادة ٣/٨ من المعاهدة) هي مصدر للموجبات في حين أن مرور الزمن على الدعوى أو اسقاطها هو ظرف من ظروف انقضاء الموجبات التي تولدها المسؤولية وأنه إذا كان من غير الجائز للناقل بحسب أحكام المادة ٢١٢ تجارة بحرية أن يستعفى من مسؤوليته أو يتجنب نشوؤها بموجب أحكام خاصة يوردها في وثيقة الشحن، فإن هذا الأمر لا يحول دون حقه بأن يرتضي مع الشاحن على إخضاع عقد النقل لقانون أجنبي يقرر فيما يقرر سقوط حق إقامة الدعوى بالموجبات الناشئة عن المسؤولية بالإسقاط بدلاً من أن يقرره بواسطة مرور الزمن".

وقد علّق المحامي كلود شيبان مؤيداً هذا القرار: "إن محكمة التمييز بقولها أنه يجوز الاتفاق على ابدال مهلة مرور الزمن المنصوص عليها في المادة ٢١٦ تجارة بحرية (المقابلة للمادة أ فقرة ٦ من المعاهدة) بمهلة إسقاط دون أن يحدث عن الإبدال المذكور أية مخالفة لأحكام المادة ٢١٢ تجارة بحرية، تكون قد أحسنت تطبيق القانون وأعطت حلاً يتوافق مع معاهدة بروكسل لسنة ١٩٢٤".

---

[1] محكمة التمييز المدنية، نقض رقم ١٤، تاريخ ١٩٧١/١١/٣٠، مجلة العدل ١٩٧٢، ص١٧.

الخاتمة

رأينا في معرض بحثنا أن التشريعات اللبنانية التي تتناول مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية هي مستوحاة من إتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ وبروتوكولها المعدل لها عام ١٩٦٨.

وأشرنا إلى أن سند الشحن هو الصك الذي يُفرّغ به عقد النقل البحري، وينتج عن الإخلال بتنفيذ الموجبات المترتبة عنه مسؤولية عقدية قوامها الخطأ المفترض. هذه المسؤولية التي يُعمل بها ضمن نطاقات محددة شرحناها تفصيلياً، قد تحددت أسسها بعد النص على إبطال شروط الإعفاء من المسؤولية التي اعتاد إدراجها الناقلون، وحصر حالات الإعفاء في بنودٍ حّددها النص حمايةً للشاحنين. وفي المقابل اعتمدت اتفاقية بروكسل وعلى غرارها المشرع الوطني حدّاً أقصى للتعويضات المتوجبة عن الأضرار الحاصلة بهدف تشجيع الإستثمارات البحرية والتجارة الدولية.

من الطبيعي أن يكون الناقل الطرف المدعى عليه في دعوى مسؤولية الناقل البحري، ويقابله من الجهة الأخرى الشاحن والمرسل إليه، وتُطبق في صددها القواعد العامة المتعلقة بالإختصاص. على أنه يتوجب على المرسل إليه أن يوجه للناقل تحفظات عن حالة البضاعة لدى الإستلام، ليتمكن فيما بعد من إثبات الضرر في خضمّ مقاضاته للناقل خلال سنة واحدة من تاريخ التسليم الفعلي.

استوقفتنا في بحثنا عدة نقاط مثيرة للجدل، كما انكشفت لنا آفاق جديدة تفتح أمامنا الباب لنقاشات وأبحاث أكثر تشعباً، وبناءً على ذلك نقدّم المقترحات التالية:

المقترح الأول: فيما يتعلق بإتفاقية هامبورغ التي انضم اليها لبنان بعد اتفاقية بروكسل، وعلى الرغم من أن المحاكم اتجهت حديثاً نحو تطبيق الاتفاقية الأولى لكننا مازلنا نرصد بعد القرارات المستندة إلى إتفاقية بروكسل. سؤالنا هنا: لماذا الصمت التشريعي حول تحديد الإتفاقية الواجبة التطبيق؟

فاقتراحنا يقتضي إعلان وجوب تطبيق قواعد هامبورغ بنصّ صريح وبالتالي تعديل القانون الداخلي لما يتناسب مع بنودها.

المقترح الثاني: إن التطور التكنولوجي الحاصل يوجب تعديل القوانين الداخلية لتتناسب مع الثورة الرقمية الحاصلة. فأصبح من الممكن الإستعاضة عن المستندات الورقية عبر إدخال نظام سجلات نقل إلكترونية مرفق بآليات لضمان أمن وسلامة الإرسال الإلكتروني ضد احتمالات الخرق أو ارتكاب الغش، مما يؤدي حتماً إلى تفادي التعقيدات وتسهيل المعاملات. كما من الممكن، على سبيل المثال لا الحصر، الإستعاضة عن التحفظات الخطية من المرسل إليه، بصور وتسجيلات مرئية توثّق الأضرار بالتاريخ والساعة...

المقترح الثالث: لقد أخرج المشرع اللبناني من نطاق تطبيق أحكام مسؤولية الناقل البحري الأضرار الناتجة عن تأخير تسليم البضاعة وأخضعها للقواعد العامة، لكن أهمية هذا الموضوع تستدعي تطوير القانون البحري وتناوله لهذه الحالة وجعل أحكامها تخضع لنفس قواعد المسؤولية المنصوص عنها بحالة التلف أو الهلاك.

المقترح الرابع: تطلُّع لبنان للتوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، أو ما يعرف بقواعد روتردام، واستحداث تشريعات داخلية تواكب النقاط المستجّدة المثارة في موادها.

المقترح الأخير: مواكبة المشرع الوطني للوتيرة المتسارعة لتطور التجارة الإلكترونية ونهضة تكنولوجيا المعلومات، وأهمها في النقل البحري بروز ما يعرف بسند الشحن الإلكتروني مع ما قد يرافق استخدامه من مشاكل في الإثبات.

فلا نظن أن الوقت قد حان لوضع نظام تشريعي للإثبات الإلكتروني، مع ما يوفره من سرعة تعامل وحماية بيانات وسهولة تداول وغيرها من الإنعكاسات الإيجابية التي من شأنها خدمة التجارة البحرية، وجعلنا السباقين في استحداث التشريعات التجارية؟

قائمة المراجع

أ- المراجع باللغة العربية

الكتب:

١. أبو عيد، الياس، أصول المحاكمات المدنية، الجزء الأول، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠١١.

٢. الأسبر، وهيب، القانون البحري، السفينة أشخاصها، المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت، لبنان، ٢٠٠٨.

٣. الأشقر جبور، منى، المستوعب في النقل البحري، الجامعة اللبنانية، كلية الحقوق والعلوم السياسية والإدارية، مركز الأبحاث والدراسات في المعلوماتية القانونية، بيروت، لبنان، ٢٠٠١.

٤. الحجار، حلمي محمد، الوجيز في أصول المحاكمات المدنية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠٠٧.

٥. حسني، أحمد محمود، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ١٩٩٨.

٦. حمدي، كمال، القانون البحري، الطبعة الثانية، منشاة المعارف، الإسكندرية، مصر، ٢٠٠٠.

٧. دويدار، هاني، النقل البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠٠٨.

٨. السنهوري، عبد الرزاق أحمد:

- الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، جزء ١، مصادر الإلتزام، طبعة ثالثة جديدة، دار النهضة، مصر، ٢٠١١.
- الوسيط في شرح القانون المدني، دائرة المعارف القانونية، القاهرة، مصر، ١٩٦٤.

٩. شمس الدين، عفيف، المحاكمات المدنية بين النص والإجتهاد، منشورات زين الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠١٢.

١٠. الطائي، عبد المجيد ابراهيم سلمان، عقود التجارة البحرية والتأمين عليها، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠١٧.

١١. طه، مصطفى كمال، أساسيات القانون البحري، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠١٢.

١٢. عبده، محمد، أصول المحاكمات المدنية، الطبعة الأولى، دون دار نشر، ٢٠٠٨.

١٣. عريني، محمد فريد و والفقي، محمد السيد:

- قانون النقل، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠١١.
- القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠١١

١٤. العوجى، مصطفى:

- القانون المدني، الجزء الأول، العقد، الطبعة الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠٠٧.
- القانون المدني، الجزء الثاني، المسؤولية المدنية، الطبعة الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠٠٧.

١٥. عيد، إدوار، موسوعة أصول المحاكمات المدنية، الجزء الثاني، المجلد الثاني، صادر، بيروت، لبنان، ١٩٩٤.

١٦. فراح، مناني، العقد الإلكتروني وسيلة اثبات حديثة في القانون المدني الجزائري ، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، ٢٠٠٩.

١٧. كوماني، لطيف جبر، مسؤولية الناقل البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ٢٠٠١.

١٨. المشتمل في التشريع اللبناني، الجزء الرابع، أشرف على جمعها مكتب عالم للمحاماة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠١٤.

١٩. المهتار، بسام عاطف، معاهدة بروكسل وتعديلاتها، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠٠٦.

٢٠. موسى، محمد ابراهيم، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، مصر، ٢٠٠٥.

٢١. ناصيف، إلياس، موسوعة العقود المدنية والتجارية، الجزء السادس، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ١٩٩١.

٢٢. الناهي، صلاح الدين عبد اللطيف، الوجيز في مبادئ القانون البحري، دار الثقافة، عمان، الأردن، ١٩٩٦.

موسوعات الأحكام القضائية:

١. أبو عيد، إلياس، القرارات الكبرى في الإجتهاد اللبناني والمقارن، العدد ٥٥، ٥٦، ٥٧ و ٥٨.

٢. حنا، بدوي:

- تجارة، اجتهادات في قضايا التجارة، الجزء الأول، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ١٩٩٨.
- تجارة، اجتهادات في قضايا التجارة، الجزء الثالث، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠٠٧.
- تجارة، اجتهادات في قضايا التجارة، الجزء الثاني، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠٠٤.

٣. شمس الدين، عفيف، المصنف السنوي في القضايا المدنية.

٤. مجلة العدل اللبنانية.

٥. مجموعة باز.

٦. مجموعة حاتم.

٧. مجموعة كاسندر.

٨. النشرة القضائية.

الأبحاث والدراسات والمقالات:

١. بو علام، خليل، اجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، نشرة القضاء، العدد ٦٥، مديرية الدراسات القانونية والوثائق، وزارة العدل، الجزائر، ٢٠١٠.

٢. نبيل فرح، سند الشحن الإلكتروني المقترح الأخذ به وتعارضه مع تشجيع عمليات الغش والتحايل في مجال التجارة البحرية الدولية، www.inter-review.com/magazine-show.

٣. كيره، حسن، مسؤولية الناقل الجوي، مجلة الحقوق، كلية الحقوق الاسكندرية، السنة الثامنة، مصر، ١٩٥٨-١٩٥٩، العددان الأول والثاني.

الأطروحات والرسائل:

١. خلفي، أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ ١٩٧٨، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، ٢٠٠٩.

٢. رشيد، الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع "دراسة مقارنة"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، ٢٠١٣.

٣. مراد، بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق جامعة أبي بكر بلقايد، تلسمان، الجزائر، ٢٠١٢.

٤. محمد، دمانة، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق جامعة أبي بكر بلقايد، تلسمان، الجزائر، ٢٠١١.

٥. خديجة، نبات، مسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في إطار مدرسة دكتوراه، شعبة الحقوق والعلوم السياسية، تخصص عقود ومسؤولية، جامعة بومرداس، ٢٠١٣.

القوانين:

١. قانون أصول المحاكمات اللبنانية.
٢. قانون التجارة البحرية اللبناني.
٣. قانون التجارة البرية اللبناني.
٤. قانون الموجبات والعقود اللبناني.
٥. قانون أصول المحاكمات وقانون التجارة البحرية الفرنسيين.

الإتفاقيات:

١. الإتفاقية الدولية لتوحيد القواعد المتعلقة ببوالص الشحن (بروكسل ١٩٢٤) والبروتوكول الملحق، والبروتوكول الرامي إلى تعديل الإتفاقية المذكورة (بروكسل ١٩٦٨).
٢. إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع ١٩٨٧ (قواعد هامبورغ ١٩٧٨).
٣. إتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع كلياً أو جزئياً بطريق البحر (قواعد روتردام ٢٠٠٩).

ب- المراجع باللغة الأجنبية

١. Fraikin, Guy, Traité de la responsabilité du transporteur maritime, Librairie générale de droit et de jurisprudence, Paris, France, ١٩٥٧.
٢. Marcq, Jean-Patrick, Risques et assurances transports, ١ère édition, L'argus de l'assurance, Paris, France, ٢٠٠٣.
٣. Bonassies, Pierre et Scapel, Christian, Droit Maritime, Editions DELTA, Beyrouth, Liban, ٢٠٠٧.

٤. Safa, Pierre :

- Droit maritime, tome ١, première édition, Editions juridiques Sader, Beirut, Liban, ٢٠٠٠.
- Droit Maritime, tome second, première édition, Editions juridiques Sader, Beirut, Liban, ٢٠٠٠.

٥. Rodière, René :

- Droit maritime, ٢ème édition, Dalloz, Paris, ١٩٨١.
- Traité général de droit maritime, tome ٢, Contrat de transport de marchandises, Dalloz, Paris, France, ١٩٦٨, N. ٦٦٩.

المواقع الإلكترونية:

١. www.legallaw.ul.edu.lb
٢. www.legifrance.guv.fr
٣. www.courdecassation.fr
٤. www.unictral.org

الملاحق

قانون التجارة البحرية اللبناني
الصادر في ١٨/٠٢/١٩٤٧

الجزء السابع – في موجبات الناقل وشروط الابراء من التبعة

<u>المادة ٢٠٨:</u> لا تطبق احكام هذا الجزء الا على النقل البحري القاضي بتسليم وثائق شحن ومن حين شحن البضائع على متن السفينة حتى تفريغها في المحل المقصود. وهي لا تطبق كذلك على سندات ايجار السفينة. اما اذا استؤجرت السفينة بسند ايجار فانها تطبق على ما يسلم من وثائق شحن.
ولا يمكن تطبيق هذه الاحكام على البضائع المشحونة على سطح السفينة بموجب عقد النقل ولا على البهائم الحية.

<u>المادة ٢٠٩:</u> الناقل ملزم قبل بدء السفر:

١. بان يعد السفينة اعداد حسنا لتكون صالحة للملاحة.
٢. ان يجهزها ويزودها بالمهمات والرجال والمؤن الموافقة.
٣. ان ينظف ويحسن حال الانابر (العنابر) والغرف الباردة والمبردة وسائر اقسام السفينة المعدة لشحن البضائع.

<u>المادة ٢١٠:</u> يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعييب واضرار ما لم يثبت ان هذا الهلاك وهذا التعييب وهذه الاضرار ناتجة عما يأتي:

١. عن اخطاء في الملاحة تعزى للربان او للملاحين او للسواقين او لغيرهم من العمال.
٢. عن العيوب الخفية التي في السفينة.
٣. عن الاضرار او ما يقابل به من ايصاد ابواب العمل او ما يعترض العمل كليا او جزئيا وعن اي سبب كان من وقف او عائق.
٤. عن الافعال التي تشكل حادثا عرضيا او قوة قاهرة.

٥. عن عيب في البضاعة خاص او عيب في حزمها او تعليمها (تمريكها) او عن النقصان في اثناء السفر بقدر الحجم والوزن اللذين تجيزهما العادة في المرافيء المقصودة.
٦. عن القيام بمساعدة او اسعاف بحري او بمحاولة ترمي الى ذلك او اذا حدث ان تاهت السفينة وهي تقوم بهذا العمل.

ولكن للشاحن في كل الحالات المستثناة اعلاه ان يثبت ان الخسائر او الاضرار ناجمة عن خطأ

الناقل او اعماله اذا لم يستفد هؤلاء من الفقرة الاولى من هذه المادة.

<u>المادة ٢١١:</u> ان تبعة الناقل من جراء الخسائر والاضرار اللاحقة بالبضائع لا يجوز بحال من الاحوال ان تتعدى عن كل طرد او وحدة مبلغا يحدد بمرسوم يصدر في الاسبوع الذي يلي نشر هذا القانون ما لم يصرح الشاحن عن نوع هذه البضاعة وقيمتها قبل تحميلها في السفينة.
ويدرج هذا التصريح في وثيقة الشحن ويعتمد بوجه الناقل ما لم يثبت هذا الاخير عكسه.
اذا كان الناقل ينكر صحة التصريح في وقت اجرائه فله ان يدرج في وثيقة الشحن تحفظات معللة.
ومن شأن هذه التحفظات ان تلقي اثبات القيمة الحقيقية على عاتق المرسل او المستلم.
كل شرط يحصر فيه الناقل تبعته بمبلغ دون الذي نصت عليه هذه المادة يعد ملغى. ويمكن اعادة النظر بالمبلغ المنصوص عليه اعلاه بمرسوم يتخذ استنادا الى تقلبات النقد الدولية.

<u>المادة ٢١٢:</u> يعتبر ملغى ولا مفعول له كل شرط ادرج في وثيقة شحن او في اية وثيقة للنقل البحري تنشأ في لبنان (٢) وكانت غايته المباشرة او غير المباشرة ابراء الناقل من التبعة التي يلقيها عليه القانون العام او هذا القانون او تحويل عبء الاثبات عمن تعينه القوانين المرعية الاجراء او هذا القانون او مخالفة قواعد الصلاحية.
يعد شرط ابراء كل شرط يترك للناقل منفعة التأمين عن البضائع او اي شرط آخر من النوع نفسه.

<u>المادة ٢١٣:</u> اذا اعطى الشاحن تصريحا كاذبا عن قيمة البضائع وهو على بينة من امره فلا يتعرض الناقل لاية مسؤولية من جراء الخسائر والاضرار اللاحقة بهذه البضاعة.

المادة ٢١٤: اذا شحنت في السفينة بضائع من الانواع الملتهبة او المتفجرة او الخطرة التي لم يكن الناقل او وكيله ليرضيا بشحنها فيما لو كانا على بينة من نوعها فللناقل في كل وقت ومكان وبعد تنظيم محضر معلل ان ينزلها من السفينة او ان يتلفها او يزيل اذاها بدون ان يفسح عمله مجالا لتعويض وفيما عدا ذلك يسأل الشاحن عن الاضرار والمصاريف التي قد تنتج عن تحميل هذه البضائع.

اما اذا كان الناقل على بينة من نوع هذه البضائع عندما رضي بتحميلها في السفينة فليس له ان ينزلها منها ولا ان يتلفها او ان يزيل اذاها ما لم تكن سببا لتعريض السفينة او حمولتها للخطر.

ولا يستوجب اي تعويض الا عن الخسائر البحرية المشتركة اذا وقعت.

المادة ٢١٥: اذا هلكت البضائع او تضررت فعلى مستلمها ان يوجه للناقل او وكيله تحفظات خطية في مرفأ التفريغ وفي وقت التسلم على ابعد حد. والا فيفرض انه تسلم البضائع كما هي مبينة في وثيقة الشحن.

اما اذا كان في الامر هلاك او ضرر غير ظاهرين فيكون ابلاغ هذه التحفظات قانونيا اذا جرى بمهلة ثلاثة ايام بعد التسليم. ولا تدخل ايام التعطيل في عداد هذه المهلة.

ويحق دائما للناقل ان يطلب كشفا وجاهيا عن البضائع لدى تسلمها.

إتقاقية دولية لتوحيد القواعد المتعلقة ببوالص الشحن

والبروتوكول الملحق

والبروتوكول الرامي الى تعديل الاتفاقية المذكورة الموقع في بروكسل بتاريخ ٦٨/٢/٢٣

ان رئيس جمهورية المانيا,

ورئيس جمهورية الارجنتين,

الخ...

بعد ان اقروا انه من المفيد بأن تحدد وتوحد, بالاتفاق فيما بينهم بعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن, قرروا عقد اتفاقية بهذا الشأن, وعينوا مندوبيهم المفوضين لهذه الغاية كما يلي:

(تلي لائحة المندوبين المفوضين)

وبناء على التفويض المعطى لهم, اتفق المندوبون فيما بينهم على ما يلي:

مادة ١: يقصد بالكلمات الواردة في هذه الاتفاقية المعنى الصريح التالي:

آ- "الناقل" = مالك السفينة او المستأجرة باعتباره فريقا في اتفاقية نقل معقودة مع الشاحن.

ب - "اتفاقية النقل": تطبق فقط على اتفاقية النقل المثبتة

بموجب بوليصة شحن او وثيقة مماثلة تشكل مستندا لنقل البضائع بحرا, وتطبق ايضا على بوليصة الشحن او اي مستند مماثل لها اعطي بموجب عقد, وذلك منذ ان تصبح العلاقات بين الناقل وحامل بوليصة الشحن مسيرة بهذا العقد.

ج- "البضاعة": تشمل الممتلكات والاشياء والبضائع والاصناف من اي نوع باستثناء الحيوانات الحية والحمولة المصرح عنها بموجب اتفاقية النقل انها موضوعة على سطح السفينة وانها منقولة عليها.

د- "نقل البضائع": يشمل الوقت المنصرم منذ تحميل البضاعة على متن السفينة حتى تفريغها منها.

مادة ٢: بالنسبة لكافة اتفاقيات نقل البضائع بحرا, ولجهة تحميل هذه البضائع وعتالتها وتنسيقها ونقلها وحراستها والاعتناء بها وتفريغها, يخضع الناقل, مع مراعاة احكام المادة السادسة, للمسؤوليات والالتزامات ويستفيد من الحقوق والاعفاءات المبينة فيما يلي:

مادة ٣:

-١على الناقل, قبل الرحلة وفي بدايتها ان يمارس نشاطا كافيا:

آ- لجعل حالة السفينة صالحة للملاحة,

ب - لتهيئة السفينة وتجهيزها وتموينها,

ج- لجعل الانبار وغرف التبريد والبرادات وكافة اجزاء السفينة التي تحمل عليها البضاعة بحالة جيدة ومؤهلة لاستيعاب هذه البضاعة ونقلها وحفظها.

-٢مع مراعاة احكام المادة الرابعة, على الناقل ان ينجز بدقة وفقا للاصول تحميل البضاعة المنقولة وعتالتها وتنسيقها ونقلها وحراستها والاعتناء بها.

-٣على الناقل او عميله او قائد السفينة, بعد استلام البضاعة واخذها على عاتقه, ان يسلم الشاحن, بناء على طلبه, بوليصة شحن تتضمن بنوع خاص:

آ- الماركات الرئيسية الضرورية للتعرف على البضاعة كما سلمها الشاحن قبل البدء بالتحميل, شرط ان تطبع هذه الماركات او تلصق بأي شكل آخر وبصورة واضحة على البضاعة غير الموضبة او على الصناديق او اوعية التوضيب المحتوية على البضاعة وان تظل مقروئة حتى نهاية الرحلة.

ب - او عدد الطرود او القطع, او الكمية او الوزن, حسب الحالة كما سلمها الشاحن خطيا.

ج- حالة البضاعة وتوضيبها الخارجي. الا انه لا يتوجب على الناقل او عميله او قائد السفينة التصريح عن الماركات والعدد والكمية والوزن او تدوينها في بوليصة الشحن اذا كان لديه سبب جدي يحمله على الارتياب في عدم مطابقتها تماما للبضاعة المستقلة منه, او في عدم توفر الوسائل الكافية لديه للتدقيق فيها.

-٤تشكل هذه البوليصة قرينة كافية, حتى ثبوت العكس , لجهة استلام البضاعة كما هي مدونة فيها, وفقا للفقرات ٣ أ, ب وج السابقة.

-٥يعتبر الشاحن انه ضامن للناقل, عند التحميل, صحة الماركات والعدد والكمية والوزن كما هي مسلمة منه وعليه ان يعوض على الناقل كافة الخسائر والاضرار والنفقات المسببة او الناتجة عن عدم صحة هذه المعلومات . ان حق الناقل بهذا التعويض لا يحصر مطلقا مسؤولياته وتعهداته القائمة في ظل اتفاقية النقل تجاه الشاحن.

-٦فيما عدا الحالات التي يعطي فيها الناقل او وكيله, في مرفأ التفريغ قبل عملية سحب البضاعة او خلالها, وقبل وضعها في حراسة الشخص الذي يحق له استلامها بموجب اتفاقية النقل, اشعارا خطيا عن الخسائر والاضرار بصورة عامة, يشكل سحب البضاعة قرينة كافية بأن البضاعة سلمت من قبل

الناقل كما هي مدونة في بوليصة الشحن الجاهزة وذلك حتى ثبوت العكس.
اذا لم تكن الخسائر والاضرار ظاهرة يجب ان يعطى الاشعار خلال ثلاثة ايام من تاريخ التسليم. لا يعتد بالتحفظات الخطية اذا جرى الكشف على حالة البضاعة خلال الاستلام وبحضور الفريقين.
على كل حال يعفى الناقل والسفينة من أية مسؤولية لجهة الخسائر والاضرار الا في حال اقامة الدعوى خلال السنة التي جرى فيها تسليم البضاعة او خلال سنة اعتبارا من التاريخ الذي كان يجب ان تسلم فيه.
في حال الخسارة او الضرر الاكيد او المحتمل, يتبادل الناقل والمستلم فيما بينهما كافة التسهيلات الممكنة لاجراء التفتيش على البضاعة والتدقيق في عدد الرزم.
-٧بعد ان يتم تحميل البضاعة, تصبح بوليصة الشحن التي يسلمها الناقل او وكيله او قبطان السفينة للشاحن, بناء على طلب هذا الاخير, جاهزة شرط ان يعيد الشاحن, لقاء تسلمه بوليصة الشحن "اي مستند يكون قد تسلمه ونشأ عنه حق بالبضاعة للناقل ايضا او وكيله او قبطان السفينة ان يدون في مرفأ الشحن, على المستند الاول المسلم اسم او اسماء السفينة او السفن التي شحنت عليها البضاعة وتاريخ او تواريخ الشحن, ويصبح المستند, بعد تدوين هذه المشروحات عليه, معتبرا كبوليصة شحن "جاهزة"
وفقا لاحكام الفقرة الثالثة من المادة الثالثة, اذا تضمنت المعلومات المنصوص عنها في الفقرة المذكورة من المادة المشار اليها.
-٨يكون لاغ وغير معمول به كل نص او شرط او اتفاق وارد في تفاقية نقل يعفى بموجبه الناقل من المسؤولية المترتبة عن ضرر او خسارة الحقت بالبضاعة وكانت ناتجة عن اهمال او خطأ او اخلال بالواجبات والالتزامات المفروضة بموجب هذه المادة, او يخفف من هذه المسؤولية بشكل يتعارض مع احكام هذه الاتفاقية.
كل نص يقضي بالتنازل لمصلحة الناقل عن الانتفاع من الضمان او كل نص مماثل يعتبر اعفاء لمسؤولية الناقل.

مادة ٤ : لا يترتب على الناقل ولا على السفينة اية مسؤولية عن الخسائر او الاضرار المسببة او الناتجة عن حالة عدم اهلية السفينة للملاحة الا اذا كانت حالة عدم الاهلية منسوبة لقلة احتراز الناقل في جعل حالة السفينة صالحة للملاحة او في تأمين عمليات التهيئة والتجهيز والتموين الملائمة لها, او في جعل الانبار وغرف التبريد والبرادات وكافة اجزاء السفينة التي تحمل عليها البضاعة في حالة

جيدة ومؤهلة لاستيعاب هذه البضاعة ونقلها وحفظها, كل ذلك وفقا لاحكام الفقرة الاولى من المادة الثالثة. في كل مرة ينتج عن حالة عدم اهلية السفينة للملاحة خسارة او ضرر, يقع موجب الاثبات , لجهة الكفاية في تدابير الاحتراز او عدمها على الناقل او اي شخص آخر يطالب بالاعفاء المنصوص عنه في هذه المادة.

٢-لا يترتب على الناقل ولا على السفينة اية مسؤولية عن الخسارة او الضرر المسبب او الناتج:

آ- عن فعل القبطان او البحار او الربان او الاشخاص المولجين من قبل الناقل بملاحة السفينة او بادارتها او عن خطأ او اهمال ارتكبوه.

ب - عن الحريق الا اذا تسبب بفعل الناقل او نتيجة خطأ ارتكبه

ج - عن المخاطر او الاخطار او الحوادث التي تحصل في البحر او في اية مياه اخرى صالحة للملاحة.

د- عن فعل القوة الالهية,

هـ- عن فعل الحروب

و- عن فعل العدو

ز- عن قرار او الزام صادر عن سلطان او سلطة او شعب او عن حجز قضائي.

ح- عن قيود الحجر الصحي

ط- عن فعل او اهمال الشاحن او مالك البضاعة او فعل او اهمال وكيله او ممثله.

ي- عن الاضرابات او اقفال المحال من قبل ارباب العمل او عن توقيف العمل او عرقلته لاي سبب كان, وذلك جزئيا او كليا,

ك- عن المشاغبات او الاضطربات المدنية.

ل- عن انقاذ او محاولة انقاذ ارواح او ممتلكات في البحر,

م- عن نقص في حجم او وزن البضاعة او عن اية خسارة اخرى او ضرر ناتج عن عيب مستتر في البضاعة, عن طبيعتها الخاصة او عن عيوب ملازمة لها.

ن- عن نقص في التوضيب

ص - عن نقص او عدم اكتمال الماركات

ع- عن عيوب مستترة لا يمكن اكتشافها بمجرد الاحتراز العادي,

ف - عن أي مانع آخر لا يكون مسببا بفعل الناقل او بخطأ عنه, او بفعل او خطأ الوكلاء او الاشخاص المولجين من قبله, بل يقع موجب الاثبات على الشخص الذي يطالب بالاستفادة من هذا

الاستثناء وعلى هذا الاخير ان يثبت ان لا علاقة للخطأ الشخصي ولا لفعل الناقل ولا لخطأ او فعل الوكلاء او الاشخاص المولجين من قبله بالخسارة او بالضرر.

٢-لا تترتب على الشاحن اية مسؤولية عن الخسائر او الاضرار التي تلحق بالناقل او بالسفينة والتي تكون متأتية او ناتجة عن اي سبب , بمعزل عن فعل او خطأ او اهمال الشاحن او عملائه او الاشخاص المولجين من قبله.

٤-لا يعتبر كمخالفة لهذه الاتفاقية او لاتفاقية النقل اي انحراف عن خط السير من اجل انقاذ او محاولة انقاذ ارواح او ممتلكات في البحر ولا اي انحراف استنسابي, ولا تترتب على الناقل اية مسؤولية عن الخسارة او الضرر الناجمين عنه.

٥-لا يلزم الناقل او السفينة, في اي حال, لجهة الخسائر والاضرار المتعلقة بالبضاعة او التي اصابتها, بمبلغ يفوق المائة ليرة استرلينية عن كل رزمة او وحدة قانونية, او بما يعادل هذا المبلغ من عملة اخرى, الا اذا صرح الشاحن عن نوع هذه البضاعة وقيمتها قبل شحنها ودون تصريحه في بوليصة الشحن. يشكل التصريح المدون في بوليصة الشحن قرينة حتى ثبوت عكسها, ولكنها لا تقيد الناقل الذي يمكنه الطعن بها.

يجوز, بالاتفاق بين الناقل او وكيله او قبطان السفينة والشاحن, ان يكون الحد الاقصى للمبلغ المتفق عليه. مختلفا عن الحد الاقصى للمبلغ المحدد في هذه الفقرة شرط ان لا يقل عنه.

لا تترتب على الناقل ولا على السفينة اية مسؤولية عن الخسائر والاضرار المتعلقة بالبضاعة او التي لحقت بها, اذا تعمد الشاحن في بوليصة الشحن تصريحا كاذبا لجهة نوع البضاعة وقيمتها.

٦-ان البضاعة القابلة الاشتعال او الانفجار او الخطرة والتي لم يكن الناقل او وكيله او قبطان السفينة ليقبل بشحنها, فيما لو سبق ان اطلع على طبيعتها او خصائصها, يمكن في اي وقت سابق للتفريغ, تنزيلها, من قبل الناقل في اي مكان او اتلافها او نزع المادة الخطرة عنها, وذلك بدون اي تعويض , ويكون شاحن هذه البضاعة مسؤولا عن الاضرار والمصارفات الناتجة مباشرة او غير مباشرة عن الشحن. اذا شحنت هذه البضاعة, بمعرفة الناقل ورضاه واصبحت احداها تشكل خطرا على السفينة او الحمولة, يمكن, بنفس الطريقة, انزالها او اتلافها او نزع المادة الخطرة عنها, دون ان تترتب على الناقل اية مسؤولية الا اذا حصل عطل

مشترك فيكون مسؤولا عنه.

<u>مادة ٥:</u> للناقل ملء الحرية بأن يتخلى كليا او جزئيا عن حقوقه وعن الاعفاءات او ان يزيد في

مسؤولياته والتزاماته, وفقا لما نصت عليه هذه الاتفاقية لهذه الجهة او لتلك شرط ان يدون هذا التخلي او تلك الزيادة في بوليصة الشحن المسلمة للشاحن.
لا تطبق احكام هذه الاتفاقية على عقود الاستئجار, اما في الحالات التي تكون فيها السفينة في ظل عقد استئجار, تخضع بوالص الشحن الصادرة عنها لاحكام هذه الاتفاقية. لا تحول احكام هذه الاتفاقية دون تضمين بوليصة الشحن نصا صريحا آخر لجهة العطل المشترك.

مادة ٦: بالرغم من احكام المواد السابقة, للناقل او عميله او قبطان السفينة او الشاحن ملء الحرية بأن يجري اي عقد, لجهة البضاعة مهما كان نوعها,, وبأية شروط تتعلق بمسؤوليات والتزامات الناقل بشأن هذه البضاعة, او بالحقوق والاعفاءات الناتجة عنها, او بالتزاماته لجهة صلاحية السفينة للملاحة, على الا يتعارض النص المتعلق بهذه الالتزامات مع السلامة العامة او التدابير الاحترازية والاتقائية من قبل وكلائه او الاشخاص المولجين من قبله, لجهة التحميل والعتالة والتستيف والنقل والحراسة وتفريغ البضاعة المنقولة بحرا, شرط الا تعطى او الا يكون قد سبق ان اعطيت بوليصة شحن في هذه الحالة, وان تدرج شرط الاتفاق المعقود في ايصال يعتبر كمستند غير صالح للتعامل ويتضمن في متنه اشارة الى ذلك.
كل اتفاق معقود على هذا الاساس يعمل به قانونا. الا انه يبقى من المتفق عليه ان احكام هذه المادة لا تطبق على الحمولة التجارية العادية التي تحصل خلال عمليات تجارية عادية, بل فقط على الحمولات الاخرى التي يكون لها, بالنسبة لطابعها الخاص , وللشروط المتعلقة بالاشياء المعدة للنقل, وللظروف والشروط والاحكام التي يجب ان يتم فيها النقل, ما يبرر عقد اتفاق خاص.

مادة ٧: لا تحول احكام هذه الاتفاقية دون امكانية الناقل او الشاحن في تضمين اي اتفاق آخر احكاما وشروطا وتحفظات او اعفاءات تتعلق بالتزامات ومسؤوليات الناقل او السفينة لجهة الخسائر والاضرار التي تصيب البضاعة او لجهة حراستها وعتالتها والاعتناء بها سواء قبل تحميل السفينة التي تنقل عليها البضاعة بحرا او بعد تفريغها.

مادة ٨: لا تعدل احكام هذه الاتفاقية في حقوق والتزامات الناقل التي تنص عليها القوانين النافذة حاليا لجهة تحديد مسؤولية مالكي السفن البحرية.

مادة ٩: يقصد بالوحدات النقدية المنصوص عنها في هذه الاتفاقية قيمتها ذهبا.

مادة ١٠: تطبق احكام هذه الاتفاقية على كل بوليصة شحن تنشأ في احدى الدول المتعاقدة.

مادة ١١: بعد انقضاء مهلة سنتين على الاكثر ابتداء من تاريخ توقيع هذه الاتفاقية, تجري الحكومة البلجيكية اتصالات مع حكومات الفرقاء المتعاقدين الذين اعلنواعن استعدادهم لابرامها, لتقرير ما اذا كان يجب ان تصبح نافذة, تودع مستندات الابرام في بروكسل في التاريخ المتفق عليه باجماع الحكومات المعنية.

يسجل مستند الابرام الاول المودع في محضر يوقعه كل من ممثلي الدول المشتركة ووزير خارجية بلجيكا. تودع مستندات الابرام اللاحقة عن طريق توجيه اشعار خطي الى الحكومة البلجيكية مرفق بمستندات الابرام. تسلم الحكومة البلجيكية فورا, بالطرق الدبلوماسية, كلا من الدول التي وقعت هذه الاتفاقية او انضمت اليها, نسخة مصدقة طبق الاصل عن المحضر العائد لمستند الابرام الاول وعن مستندت الاشعار الخطي المشار اليها في الفقرة السابقة ومستندات الابرام المرفقة بها. في الحالات المنصوص عنها في الفقرة السابقة, تعلم الحكومة البلجيكية في الوقت نفسه عن التاريخ الذي تسلمت فيه الاشعار الخطي.

مادة ١٢: يمكن للدول التي لم توقع على الاتفاقية ان تنضم اليها سواء اكانت ممثلة في مؤتمر بروكسل الدولي ام لا. تبلغ الدولة الراغبة في الانضمام نيتها في ذلك خطيا الى الحكومة البلجيكية بايداعها مستند الانضمام الذي يحفظ في محفوظات الحكومة المشار اليها. ترسل الحكومة البلجيكية فورا الى جميع الدول الموقعة او المنضمة نسخة مصدقة طبق الاصل عن مستندي التبليغ والانضمام مع الاشارة الى التاريخ الذي حصل فيه التبليغ.

مادة ١٣:

يمكن للفرقاء المتعاقدين, عند توقيع او عند ايداع وثائق الابرام او عند الانضمام ان يعلنوا ان قبولهم لهذه الاتفاقية لا يشمل بعضا او كلا من دول الدومينيون المستقلة والمستعمرات والممتلكات والمحميات واراضي ما وراء البحار الواقعة تحت سيادتهم او سلطتهم. ويمكنهم بالتالي ان ينضموا, منفردين, فيما بعد, باسم احدى هذه الدول او تلك التي شملها الاستثناء وفقا للاعلان الاساسي. كما يمكنهم ايضا,

مع تقيدهم بهذه الاتفاقية, نقض احكامها باسم دولة او اكثر من دول الدومينيون المستقلة والمستعمرات والممتلكات والمحميات واراضي ما وراء البحار الواقعة تحت سيادتهم او سلطتهم.

مادة ١٤: بالنسبة للدول التي اشتركت في ايداع الدفعة الاولى من مستندات الابرام, يسري مفعول هذه الاتفاقية بعد مرور سنة من تاريخ تحرير المحضر العائد لهذا الايداع. اما بالنسبة للدول التي تبرمها بتاريخ لاحق او التي تنضم اليها فيما بعد, وفي الحالات التي لا تصبح فيها نافذة الا بتاريخ لاحق, وفقا لما نصت عليه المادة الثالثة عشر, يسري مفعولها بعد مرور ستة اشهر من تاريخ استلام الحكومة البلجيكية مستندات التبليغ المنصوص عنها في الفقرة الثانية من المادة الحادية عشر والفقرة الثانية من المادة الثانية عشر.

مادة ١٥: اذا صادف ان رغبت احدى الدول المتعاقدة في نقض هذه الاتفاقية, يبلغ النقض خطيا الى الحكومة البلجيكية التي تسلم فورا نسخة مصدقة طبق الاصل عن التبليغ الى الدول الاخرى مع اعلامها عن التاريخ الذي جرى فيه التبليغ. يسري مفعول النقض تجاه الدولة وحدها التي ابلغته وبعد انقضاء سنة على ورود التبليغ الى الحكومة البلجيكية.

مادة ١٦: لكل دولة متعاقدة الحق بطلب الدعوة لعقد مؤتمر جديد من اجل البحث في التحسينات الممكن ادخالها على هذه الاتفاقية. على الدولة التي قد تستعمل هذا الحق ان تعلم الدول الاخرى عن نيتها في ذلك قبل سنة, بواسطة الحكومة البلجيكية التي تتولى بدورها الدعوة الى عقد المؤتمر.

حرر في بروكسل على نسخة واحدة بتاريخ الخامس والعشرين من شهر آب سنة ١٩٤٢
(تلي التواقيع).

بروتوكول ملحق

بمناسبة توقيع الاتفاقية الدولية الرامية الى توحيد بعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن, اعتمد المندوبون الموقعون ادناه هذا البروتوكول الذي له نفس القوة والمفعول كما لو كانت احكامه داخلة في صلب الاتفاقية الملحق بها. يمكن للفرقاء المتعاقدين ان يجعلوا هذه الاتفاقية نافذة اما باعطائها قوة القانون او بادخال القواعد المعتمدة فيها على تشريعهم المحلي بشكل يتلاءم مع هذا التشريع. وهم يحتفظون صراحة بالحق التالي:

١- في الحالات المنصوص عنها في المادة الرابعة – فقرتها الثانية من "ج" الى "ع" يمكن لحامل بوليصة الشحن ان يبين خطأ الناقل الشخصي او اخطاء الاشخاص المولجين منه, الذين لا يشملهم المقطع "آ."

٢- لجهة الملاحة الساحلية, تطبق المادة السادسة على كافة انواع البضائع دون مراعاة للقيد المنصوص عنه في الفقرة الاخيرة من المادة المذكورة.

حرر في بروكسل على نسخة واحدة بتاريخ الخامس والعشرين من شهر ايلول سنة ١٩٢٤.

(تلي التواقيع)

ان الفرقاء المتعاقدين بعد ان اقروا انه من المفيد تعديل الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن الموقعة في بروكسل بتاريخ ٢٥ آب سنة ١٩٢٤ اتفقوا على القرارات التالية:

مادة ١:

١- يضاف الى المادة الثالثة الفقرة الرابعة منها النص التالي: "على انه لا يقبل الاثبات العكسي, اذا انتقلت البوليصة الى شخص ثالث , حسن النية".

٢- يحذف البند الرابع من الفقرة السادسة من المادة الثالثة ويستعاض عنه بالنص التالي: "مع مراعاة احكام الفقرة "٦ مكرر" يعفى الناقل والسفينة في كل الاحوال من اية مسؤولية لجهة البضاعة, الا في حال وجود دعوى اقيمت خلال السنة التي جرى فيها التسليم او اعتبارا من التاريخ الذي كان يتوجب فيه تسليم البضاعة.

٣- يضاف الى المادة الثالثة, بعد الفقرة السادسة, فقرة سادسة "مكرر" حسب النص التالي: "يمكن اقامة دعاوى الضمان حتى بعد انقضاء المهلة المنصوص عنها في الفقرة السابعة, اذا اقيمت خلال

المهلة المحددة بموجب قانون المحكمة التي رفعت القضية امامها. على ان لا تقل هذه المهلة عن الثلاثة اشهر اعتبارا من اليوم الذي يكون فيه الشخص الذي اقام دعوى الضمان قد سدد المطالبة بالتعويض, او يكون قد استلم شخصيا تبليغا بالحضور.

مادة ٢ : نحذف الفقرة الخامسة من المادة الرابعة ويستعاض عنها بالنص التالي:

"آ- لا يلزم الناقل او السفينة في اي حال من جراء الخسائر والاضرار اللاحقة بالبضاعة او المتعلقة بها, بمبلغ يفوق العشرة الاف فرنك عن كل طرد او وحدة, او ثلاثين فرنكا عن كل كلغ قائم من البضاعة المفقودة او المعطوبة, الا اذا صرح الشاحن عن نوع البضاعة- وقيمتها قبل شحنها, ودون هذا التصريح في بوليصة الشحن. ان الحد الاقصى هو الذي- يطبق.

ب - يحسب المبلغ الاجمالي بالاستناد الى قيمة البضاعة بتاريخ ومكان تفريغها عملا بالاتفاق, او بالتاريخ والمكان الذي كان يتوجب ان تفرغ فيه." تحدد قيمة البضاعة بالاستناد الى سعر البورصة او في حال عدم توافره, حسب السعر الرائج في السوق او في حال عدم توافره الاثنين بالاستناد الى السعر العادي لبضاعة من نفس النوع والجنس.

ج- عندما يستعمل لتوضيب البضاعة, صندوقة صغيرة, او طبلية او اي اداة اخرى مشابهة, يعتبر كل طرد, او وحدة منصوص عنها في البوليصة بأنها موضبة ضمن هذه الآلة, كأنها طرد او وحدة بالمعنى الوارد في هذه الفقرة, باستثناء الحالة المشار اليها اعلاه, تعتبر هذه الآلة كأنها طرد او وحدة.

د- يعنى بالفرنك وحدة مالية مؤلفة من ٥٠،٦٥ ملغ ذهبا عيار ٩٠٠ من الالف من الذهب الخالص . يحدد تاريخ تحويل المبلغ المعطى الى العملة الوطنية بموجب قانون الجهة القضائية التي رفع النزاع امامها.

هـ- لا يحق للناقل او للسفينة الاستفادة من تحديد المسؤولية, المنصوص عنها في هذه الفقرة, اذا ما ثبت ان الضرر ناتج عن فعل الناقل او عن اهماله وان الفعل حصل اما عن قصد الحاق الضرر, واما عن تهور وادراك بامكانية حصوله,

و- يشكل التصريح المنصوص عنه في البند - أ- من هذه الفقرة, والمدرج في البوليصة, قرينة الا في حال ثبوت العكس , ولكنها لا تقيد الناقل الذي يستطيع ربط النزاع بخصوصها.

ز- يجوز بالاتفاق بين الناقل, القبطان او تحميل الناقل, وبين الشاحن تحديد مبالغ قصوى غير تلك المشار اليها في البند - آ- من هذه الفقرة, على ان لا يكون هذا الحد الاقصى المتفق عليه, اقل من الحد الاقصى المماثل, والمنصوص عنه في هذا البند.

ح- لا يترتب على الناقل ولا على السفينة في اي حال, اية مسؤولية عن الخسائر والاضرار التي لحقت بالبضاعة او المتعلقة بها, اذا تعمد الشاحن في بوليصة الشحن, تصريحا كاذبا, لجهة نوع البضاعة وقيمتها."

مادة ٣: يدرج بين المادتين الرابعة والخامسة من الاتفاقية مادة رابعة "مكرر" حسب النص التالي:

١-"تطبق الاعفاءات والتحديدات المنصوص عنها في هذه الاتفاقية, على كل دعوى تقام ضد الناقل, للتعويض عن خسائر او اضرار لحقت ببضاعة كانت موضع اتفاق نقل, اذا كان اساس الدعوى مبني على المسؤولية التعاقدية او المسؤولية غير التعاقدية.

٢-"اذا اقيمت مثل هذه الدعوى, ضد عميل الناقل, يحق لهذا العميل التذرع بالاعفاءات وتحديدات المسؤولية التي يحق للناقل الادعاء بها, استنادا لهذه الاتفاقية.

٣-"يجب ان لا يتعدى مجمل التعويضات المتوجبة على الناقل او الاشخاص المولجين من قبله, في هذه الحال, الحد المنصوص عنه في هذه الاتفاقية.

٤-"على انه لا يحق للشخص المولج التذرع باحكام هذه المادة, اذا ثبت ان الضرر نتج عن عمل, او عن اهمال منه, حصل اما بقصد الحاق الضرر واما عن تهور وادراك بامكانية حصول الضرر.

مادة ٤: تحذف المادة التاسعة من الاتفاقية ويستعاض عنها بالنص التالي: "لا تتعارض احكام هذه الاتفاقية مع احكام الاتفاقيات الدولية او القوانين المحلية التي ترعى المسؤولية الناتجة عن الاضرار النووية."

مادة ٥: تحذف المادة العاشرة من الاتفاقية ويستعاض عنها بالنص التالي:

"تطبق احكام هذه الاتفاقية على كل بوليصة شحن عائدة لنقل بضاعة بين مرافيء دولتين مختلفتين في الاحوال التالية:

آ- عندما يكون منشأ بوليصة الشحن دولة متعاقدة,

او

ب - عندما يكون مصدر الشحن مرفأ دولة متعاقدة.

ج- عندما تنص البوليصة, على ان احكام هذه الاتفاقية, او اي جهة قضائية تطبقها او تعطيها فعالية, هي التي ترعى الاتفاق. وذلك مهما تكن جنسية السفينة, او الناقل او الشاحن او المرسل اليه

او اي شحص آخر ذو مصلحة.

-تطبق كل دولة متعاقدة, احكام هذه الاتفاقية على البوالص المنصوص عنها اعلاه.

لا تتعارض احكام هذه المادة مع حق اي دولة متعاقدة بأن تطبق احكام هذه الاتفاقية على البوالص التي يأت على ذكرها في البنود السابقة."

مادة ٦: تعتبر وتفسر, بين الفرقاء المتعاقدين كوثيقة واحدة, الاتفاقية والبروتوكول الملحق بها,

-لا يلزم اي فريق في هذا البروتوكول بتطبيق احكامه على البوالص المعطاة في دولة تكون فريقا في الاتفاقية ولكن غير فريق في البروتوكول.

مادة ٧: ان نقض الاتفاقية من قبل احد الفرقاء المتعاقدين في هذا البروتول استنادا الى المادة الخامسة عشرة منها, لا يجوز تفسيره بين الفرقاء, كنقض للاتفاقية المعدلة بموجب هذا البروتوكول.

مادة ٨: كل خلاف ينشأ بين الفرقاء المتعاقدين, لجهة تفسير او تطبيق احكام هذه الاتفاقية, ولا يمكن تسويته عن طريق المفاوضة, يعرض للتحكيم بناء على طلب احد الفرقاء. اذا لم يتوصل الفرقاء خلال مهلة ستة اشهر تلي تاريخ طلب التحكيم, الى الاتفاق حول كيفية تنظيم التحكيم, يمكن لاي من الفرقاء عرض الخلاف على محكمة العدل الدولية بتقديمه طلبا بهذا الشأن وفقا لانظمة هذه المحكمة.

مادة ٩:

-١يمكن لاي فريق متعاقد, عند توقيعه او ابرامه هذا البروتوكول ان يعلن عدم ارتباطه بالمادة الثامنة منه, ولا يلزم بقية الفرقاء المتعاقدين بهذه المادة تجاه الفريق المتعاقد الذي ابدى مثل هذا التحفظ.

-٢يجوز للفريق المتعاقد الذي يكون قد ابدى تحفظا طبقا للفقرة السابقة الرجوع في اي وقت عن تحفظه هذا, وذلك بموجب علم يودعه الحكومة البلجيكية.

مادة ١٠: يعرض هذا البروتوكول للتوقيع على الدول التي تكون قد ابرمت الاتفاقية او انضمت اليها قبل الثالث والعشرين من شباط ١٩٦٨وكذلك على كل دولة تكون ممثلة في الدورة الثانية عشرة (١٩٦٨ - ١٩٦٧)من المؤتمر الديبلوماسي للقانون البحري.

مادة ١١:

-١يبرم هذا البروتوكول.

-٢ان ابرام هذا البروتوكول من قبل دولة غير متعاقدة في الاتفاقية يتضمن انضماما الى هذه الاتفاقية.

-٣تودع مستندات الابرام لدى الحكومة البلجيكية.

مادة ١٢:

-١يمكن للدول الاعضاء في منظمة الامم المتحدة, او في المؤسسات المتخصصة التابعة للامم المتحدة, والتي لم تمثل في الدورة الثانية عشرة للمؤتمر الدبلوماسي للقانون البحري الانضمام الى هذا البروتوكول.

-٢يعتبر الانضمام الى هذا البروتوكول بمثابة انضمام الى الاتفاقية.

-٢تودع مستندات الابرام لدى الحكومة البلجيكية.

مادة ١٣:

-١يسري مفعول هذا البروتوكول بعد مرور ثلاثة اشهر من تاريخ ايداع عشرة مستندات ابرام او انضمام, على ان تكون خمسة منها على الاقل, صادرة عن دول تملك كل منها حمولة اجمالية تعادل او تفوق مليون برميل.

-٢بالنسبة لكل دولة تبرم هذا البروتوكول او تنضم اليه بتاريخ لاحق لتاريخ ايداع مستند الابرام او الانضمام, الذي يحدد تاريخ سريان مفعوله وفقا لما هو محدد بالفقرة – آ– من هذه المادة, يسري مفعول هذا البروتوكول بعد مرور ثلاثة اشهر من تاريخ ايداع مستند ابرامه او الانضمام اليه.

مادة ١٤:

-١لكل من الدول المتعاقدة الحق بنقض هذا البروتوكول, على ان يبلغ ذلك الى الحكومة البلجيكية.

-٢يعتبر هذا النقض بمثابة نقض للاتفاقية.

-٣يسري مفعول النقض بعد مرور سنة من تاريخ استلام الحكومة البلجيكية مستند التبليغ.

إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع ١٩٧٨

(قواعد هامبورغ ١٩٧٨)

الجزء الاول: احكام عامة

المادة ١ – تعاريف

في هذه الاتفاقية:

١. يقصد بمصطلح (الناقل) كل شخص ابرم عقدا ، او ابرم باسمه عقد ، مع شاحن لنقل بضائع بطريق البحر .

٢. يقصد بمصطلح (الناقل الفعلي) كل شخص عهد اليه الناقل بتنفيذ نقل البضائع او بتنفيذ جزء من هذا النقل ويشمل كذلك أي شخص اخر عهد اليه بهذا التنفيذ.

٣. يقصد بمصطلح (الشاحن) كل شخص ابرم مع الناقل عقدا او ابرم باسمه او نيابة عنه مع الناقل عقدا لنقل بضائع بطريق البحر ، او كل شخص يسلم البضائع الى الناقل او تسلم بالفعل البضائع باسمه او نيابة عنه الى الناقل في اطار عقد النقل البحري.

٤. يقصد بمصطلح (المرسل اليه) الشخص الذي له الحق في تسلم البضائع.

٥. يشمل مصطلح (البضائع) الحيوانات الحية وحيثما تكون البضائع مجمعة في حاوية او منصة نقالة او اداة نقل مماثلة ، او مغلفة ، تشمل البضائع اداة النقل او مواد التغليف المذكورة اذا قدمها الشاحن.

٦. يقصد بمصطلح (عقد النقل البحري) عقد يتعهد الناقل بموجبه بان تنقل بضائع بطريق البحر من ميناء الى اخر لقاء اجرة ، الا انه لاغراض هذه الاتفاقية لا يعتبر العقد الذي يشمل نقلا بطريق البحر وكذلك نقلا بوسيلة اخرى ، عقد نقل بحري ، الا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر.

٧. يقصد بمصطلح (سند الشحن) وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقي الناقل للبضائع او شحنه لها ، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة وينشا هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لامر شخص مسمى ، او تحت الاذن ، او لحاملها.

٨. يشمل مصطلح (كتابة) ، فيما يشمل ، البرقية والتلكس.

المادة ٢ – نطاق التطبيق

١. تسري احكام هذه الاتفاقية على جميع عقود النقل البحري بين دولتين مختلفتين ، اذا:

أ . كان ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعا في دولة متعاقدة ، او

ب. كان ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعا في دولة متعاقدة ، او

ج. كان احد موانىء التفريغ الاختيارية المنصوص عليها في عقد النقل البحري هو الميناء الفعلي للتفريغ وكان هذا الميناء واقعا في دولة متعاقدة ، او

د. كان صدور سند الشحن ، او اية وثيقة اخرى مثبتة لعقد النقل البحري ، قد تم في دولة متعاقدة ، او

هـ. كان منصوصا في سند الشحن ، او الوثيقة الاخرى المثبتة لعقد النقل البحري، على ان يخضع العقد لاحكام هذه الاتفاقية او لقانون اصدرته أي دولة لانفاذ هذه الاحكام.

٢. تسري احكام هذه الاتفاقية دون اعتبار لجنسية السفينة ، او الناقل ، او الناقل الفعلي ، او الشاحن ، او المرسل اليه ، او أي شخص اخر من اصحاب الشان.

٣. لا تسري احكام هذه الاتفاقية على مشارطات الايجار . على انه في حالة صدور سند شحن استنادا الى مشارطة ايجار ، تسري احكام الاتفاقية على سند الشحن المذكور اذا كان ينظم العلاقة بين الناقل وحامل سند الشحن ، ان لم يكن هو المستاجر.

٤. اذا نص العقد على نقل بضائع في المستقبل في سلسلة متتابعة من الشحنات خلال فترة متفق عليها ، تسري احكام هذه الاتفاقية على كل شحنة من الشحنات الا انه اذا تمت احدى الشحنات بموجب مشارطة ايجار ، تسري عليها احكام الفقرة (٣) من هذه المادة.

المادة ٣ – تفسير الاتفاقية

يراعى في تفسير وتطبيق احكام هذه الاتفاقية طابعها الدولي ، وضرورة الحرص على التزام نهج موحد

الجزء الثاني: مسؤولية الناقل

المادة ٤ – مدة المسؤولية

١. مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذا الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن واثناء النقل وفي ميناء التفريغ

٢. لاغراض الفقرة ١ من هذه المادة ، تعتبر البضائع في عهدة الناقل.

أ . اعتبارا من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من:

١– الشاحن او شخص ينوب عنه ، او

٢– سلطة او طرف ثالث اخر توجب القوانين او اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن.

ب. وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع وذلك:

١– بتسليمها الى المرسل اليه ، او

٢– بوضعها تحت تصرف المرسل اليه وفقا للعقد او القانون او العرف المتبع في التجارة المعينة بميناء التفريغ ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل اليها البضائع من الناقل ، او

٣– بتسليمها الى سلطة او طرف ثالث اخر توجب القوانين او اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له.

٤– في الفقرتين (١) و(٢) من هذه المادة يقصد بالاشارة الى الناقل او المرسل اليه ، فضلا عن الناقل او المرسل اليه ، مستخدمو او وكلاء أي من الناقل او المرسل اليه.

المادة ٥ – اساس المسؤولية

١. يسال الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع او تلفها ، وكذلك الناتجة عن التاخير في التسليم ، اذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك او التلف او التاخير اثناء وجود البضائع في عهدته على الوجه المبين في المادة (٤) ما لم يثبت الناقل انه اتخذ هو او مستخدموه او وكلاؤه جميع ما كان في المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته.

٢. يقع التاخير في التسليم اذا لم تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري في حدود المهلة المتفق عليها صراحة او ، في حالة عدم وجود هذا الاتفاق ، في حدود المهلة التي يكون من المعقول تطلب اتمام التسليم خلالها من ناقل يقظ . مع مراعاة ظروف الحالة.

٣.للشخص الذي له الحق في المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع ان يعتبر البضائع هالكة اذا لم يتم تسليمها على الوجه الذي تقتضيه المادة (٤) في خلال ستين يوما متصلة تلي انهاء الوقت المحدد للتسليم على الوجه المبين في الفقرة (٢) من هذه المادة.

٤.أ . يسال الناقل:

١- عن هلاك البضائع او تلفها او التاخير في التسليم بسبب الحريق ، اذا اثبت المطالب ان الحريق نشا عن خطا او اهمال من جانب الناقل او مستخدميه او وكلائه.

٢- عن الهلاك او التلف او التاخير في التسليم الذي يثبت المطالب انه نتج عن خطا او اهمال من جانب الناقل او مستخدميه او وكلائه في اتخاذ جميع التدابير التي كان من المعقول تطلب اتخاذها لاخماد الحريق وتجنب تبعاته او التخفيف منها.

ب. في حالة نشوب حريق على السفينة تتاثر به البضائع ، يجب ان تجرى ، ان شاء المطالب او الناقل ، معاينة وفقا للممارسة الملاحية للوقوف على سبب الحريق وملابساته ، وعند الطلب توضع نسخة من تقرير المعاين تحت تصرف الناقل او المطالب

٥.فيما يتعلق بالحيوانات الحية، لا يسال الناقل عن الهلاك او التلف او التاخير في التسليم الناتج عن أي مخاطر خاصة تلازم هذا النوع من النقل ومتى اثبت الناقل انه راعى اية تعليمات خاصة اصدرها اليه الشاحن فيما يتعلق بالحيوانات وان الهلاك او التلف او التاخير في التسليم يمكن ان يعزى في مثل هذه الحالة الى هذه المخاطر ، يفترض ان الهلاك او التلف او التاخير في التسليم قد نتج عن هذه المخاطر ما لم يتوفر دليل على ان الهلاك او التلف او التاخير في التسليم قد نتج كله او بعضه عن خطا او اهمال من جانب الناقل او مستخدميه او وكلائه.

٦. فيما عدا العوارية العامة ، لا يسال النقل اذا كان الهلاك او التلف او التاخير ناتجا عن تدابير لانقاذ الارواح او عن تدابير معقولة لانقاذ الممتلكات في البحر.

٧. اذا اجتمع خطا او اهمال من جانب الناقل او مستخدميه او وكلائه مع سبب اخر في احداث الهلاك او التلف او التاخير في التسليم ، لا يسال الناقل الا بقدر ما يعزى الهلاك او التلف او التاخير في التسليم الذي لا يعزى الى ذلك الخطا او الاهمال.

المادة ٦: حدود المسؤولية

.١أ . تحدد مسؤولية الناقل وفقا لاحكام المادة (٥) عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع او تلفها بمبلغ يعادل (٨٣٥) وحدة حسابية عن كل طرد او وحدة شحن اخرى او (٥ر٢) وحدة حسابية عن

كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع يهلك او يتلف ، ايهما اكبر.
ب. تحدد مسؤولية الناقل وفقا لاحكام المادة (٥) عن التاخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل اجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتاخرة ، على الا يتجاوز هذا المبلغ مجموعة اجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع.
ج. لا يجوز في أي حال من الاحوال ان يتعدى مجموعة مسؤولية الناقل ، بمقتضى الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) من هذه الفقرة معا ، الحد الذي سيستقر بمقتضى الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة بالنسبة للهلاك الكلي للبضائع الذي تنشا هذه المسؤولية بشانه .
٢.لحساب أي المبلغين اكبر وفقا للفقرة (١/أ) من هذه المادة تسري القواعد التالية:
أ . في حالة استخدام حاوية ، او منصة نقالة ، او اداة نقل مماثلة ، لتجميع البضائع فان الطرود او وحدات الشحن الاخرى المعددة في سند الشحن والمذكور انها معباة في اداة من ادوات النقل هذه تحسب طرودا او وحدات شحن مستقلة وفي خلاف ما تقدم تعتبر البضائع المعباة في اداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة.
ب. في حالات هلاك اداة النقل ذاتها او تلفها ، تعد اداة النقل المذكورة ، عندما لا يتكون مملوكة للناقل او مقدمة منه باي شكل اخر وحدة شحن مستقلة واحدة.
٣.يقصد بالوحدة الحسابية الوحدة المنصوص عليها في المادة (٢٦).
٤.يجوز بالاتفاق بين الناقل والشاحن تعيين حدود للمسؤولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرة (١)

المادة ٧: سريان الاتفاقية على المطالبات غير المستندة الى العقد

١.تسري الدفوع وتبقى حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية ، في أي دعوى تقام على الناقل فيما يتعلق بهلاك او تلف البضائع المشمولة بعقد النقل البحري ، وكذلك فيما يتعلق بالتاخير في التسليم ، سواء كانت الدعوى على اساس المسؤولية التعاقدية او على اساس المسؤولية التقصيرية او خلاف ذلك .
٢.اذا اقيمت الدعوى المشار اليها على مستخدم او وكيل للناقل ، يتمتع هذا المستخدم او الوكيل ، اذا اثبت انه تصرف في نطاق وظيفته ، بالحق في الاستفادة من الدفوع وحدود المسؤولية التي يتمتع الناقل بالحق في الاستفادة منها بموجب هذه الاتفاقية.
٣.باستثناء ما هو منصوص عليه في المادة (٨) ، لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن استردادها

من الناقل ومن الاشخاص المشار اليهم في الفقرة (٢) من هذه المادة ، حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

المادة ٨ – سقوط الحق في تحديد المسؤولية

.١لا يحق للناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة (٦) ، اذا ثبت ان الهلاك او التلف او التاخير في التسليم قد نتج عن فعل او تقصير من الناقل ارتكبه بقصد التسبب في هذا الهلاك او التلف او التاخير ارتكب عن استهتار وعلم باحتمال ان ينتج عنه هذا الهلاك او التلف او التاخير .

.٢خلافا لاحكام الفقرة (٢) من المادة (٧) ، لا يحق لمستخدم الناقل او وكيله الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة (٦) اذا ثبت ان الهلاك او التلف او التاخير في التسليم قد نتج عن فعل او تقصير من جانب هذا المستخدم او الوكيل ارتكب بقصد التسبب في هذا الهلاك او التلف او التاخير او عن استهتار وعلم باحتمال ان ينتج عنه هذا الهلاك او التلف او التاخير.

المادة ٩ – البضائع المشحونة على سطح السفينة

.١لا يحق للناقل شحن البضائع على سطح السفينة الا اذا تم هذا الشحن بموجب اتفاق مع الشاحن او وفقا للعرف المتبع في التجارة المعينة او اذا اقتضته قواعد او لوائح قانونية .

.٢اذا اتفق الناقل والشاحن على شحن البضائع على سطح السفينة او على جواز شحنها على هذا النحو ، فعلى ان الناقل ان يدرج في سند الشحن او الوثيقة الاخرى المثبتة لعقد النقل بيانا بهذا المعنى فاذا لم يدرج هذا البيان ، تحمل الناقل عبء اثبات وجود اتفاق على شحن البضائع على سطح السفينة على انه لا يجوز للناقل الاحتجاج بمثل هذا الاتفاق تجاه أي طرف ثالث ، بما في ذلك أي مرسل اليه ، يكون قد حصل على سند الشحن بحسن نية.

.٣اذا تم شحن البضائع على سطح السفينة خلافا لاحكام الفقرة (١) من هذه المادة ، او في حالة عدم جواز الاحتجاج من قبل الناقل بمقتضى الفقرة (٢) ، من هذه المادة بوجود اتفاق على الشحن على السطح ، يظل الناقل مسؤولا خلافا لاحكام الفقرة (١) من المادة (٥) عن هلاك البضائع او تلفها ، وكذلك التاخير في التسليم ، الناشيء فقط عن الشحن على السطح، ويتحدد مدى مسؤوليته وفقا لاحكام المادة (٦) او المادة (٨) من هذه الاتفاقية ، حسب مقتضيات الحالة.

.٤يعتبر شحن البضائع على سطح السفينة بما يخالف اتفاقا صريحا على نقلها في عنابر السفينة فعلا او تقصيرا من جانب الناقل حسب مدلول المادة (٨. (

المادة ١٠ – مسؤولية الناقل والناقل الفعلي

١.عندما يسند تنفيذ النقل كله او بعضه الى ناقل فعلي ، سواء اكان ذلك بمقتضى رخصة مقررة في عقد النقل ام لم يكن ، يظل الناقل مع ذلك مسؤولا ، وفقا لاحكام هذه الاتفاقية عن النقل بكامله ويكون الناقل مسؤولا فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم بتنفيذه الناقل الفعلي عما ياتيه الناقل الفعلي ومستخدموه ووكلاؤه ، في نطاق وظائفهم ، من فعل او تقصير .

٢.جميع احكام هذه الاتفاقية المنظمة لمسؤولية الناقل تنطبق ايضا على الناقل الفعلي عن النقل الذي يقوم هو بتنفيذه وتسري احكام الفقرتين (٦) و(٣) من المادة (٧) والفقرة (٢) من المادة (٨) اذا اقيمت دعوى على احد مستخدمي او وكلاء الناقل الفعلي.

٣.أي اتفاق خاص يرتب على الناقل التزامات لا تفرضها هذه الاتفاقية ، او يتضمن أي تنازل عن الحقوق التي تقررها هذه الاتفاقية لا يؤثر على الناقل الفعلي الا اذا وافق عليه صراحة وكتابة سواء وافق الناقل الفعلي على ذلك ام لم يوافق ، يظل الناقل مع ذلك ملتزما بالالتزامات او التنازلات الناتجة عن ذلك الاتفاق الخاص.

٤.عند وقوع مسؤولية على الناقل والناقل الفعلي معا ، وفي حدودها ، تكون مسؤوليتهما بالتكافل والتضامن

٥.لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من الناقل والناقل الفعلي ومستخدميهما ووكلائهما حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

٦.ليس في احكام هذه الاتفاقية ما يخل بحق أي من الناقل او الناقل الفعلي في الرجوع على الاخر.

المادة ١١ – النقل المتتابع

١.خلافا لاحكام الفقرة (١) من المادة (١٠) ، اذا نص عقد النقل البحري صراحة على قيام شخص مسمى غير الناقل بتنفيذ جزء محدد من النقل المشمول بالعقد المذكور ، يجوز ان ينص العقد ايضا على عدم مسؤولية الناقل عن الهلاك او التلف او التاخير في التسليم الذي ينتج عن حادث يقع وقت وجود البضائع في عهدة الناقل الفعلي اثناء هذا الجزء من النقل.

ومع ذلك فان أي نص بتحديد او استبعاد هذه المسؤولية يكون عديم المفعول ان لم يكن من المستطاع اقامة الدعوى ضد الناقل الفعلي امام محكمة مختصة وفقا للفقرة (١) او الفقرة (٢) من المادة (٢١) ويتحمل الناقل عبء اثبات ان الهلاك او التلف او التاخير في التسليم قد نتج عن هذا الحادث .

.٢يسال الناقل الفعلي وفقا لاحكام الفقرة (٢) من المادة (١٠) عن الهلاك او التلف او التاخير في التسليم الذي ينتج عن أي حادث يقع اثناء وجود البضائع في عهدته.

الجزء الثالث: مسؤولية الشاحن

المادة ١٢ – قاعدة عامة

لا يسال الشاحن عن الخسارة التي تلحق بالناقل او بالناقل الفعلي او عن الضرر الذي يلحق بالسفينة ، ما لم تكن الخسارة او يكن ذلك الضرر نتيجة لخطا او اهمال الشاحن او مستخدميه او وكلائه . وكذلك لا يسال أي مستخدم او وكيل للشاحن عن تلك الخسارة او ذلك الضرر ما لم تكن الخسارة او يكن الضرر نتيجة لخطا او اهمال من جانبه.

المادة ١٣ – قواعد خاصة للبضائع الخطرة

.١على الشاحن ان يضع علامات او بطاقات مناسبة على البضائع الخطرة تفيد بانها خطرة .

.٢اذ سلم الشاحن بضائع خطرة سواء الى ناقل او ناقل فعلي ، كان عليه ان يخطره بالصفة الخطرة للبضائع واذا اقتضى الامر ، بالاحتياطات الواجب اتخاذها . فاذا لم يفعل الشاحن ذلك ، ولم يكن الناقل او ناقل فعلي كان عليه ان يخطره بالصفة الخطرة للبضائع:

أ . يكون الشاحن مسؤولا تجاه الناقل وتجاه أي ناقل فعلي عن الخسارة الناتجة عن شحن هذه البضائع

ب. ويجوز في أي وقت انزال البضائع من السفينة او اعدامها او ازالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف دون دفع تعويض.

.٣لا يجوز لاي شخص الاحتجاج باحكام الفقرة (٢) من هذه المادة اذا قد اخذ اثناء عملية النقل ، البضائع في عهدته وهو عالم بصفتها الخطرة.

.٤في الحالات التي لا تنطبق عليها احكام الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة (٢) من هذه المادة او التي لا يمكن فيها الاستناد الى تلك الاحكام ، يجوز اذا اصبحت البضائع الخطرة تشكل خطرا فعليا يهدد الارواح او الممتلكات ، انزالها من السفينة او اعدامها او ازالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف ، دون دفع تعويض ، الا في الحالات التي يوجد فيها التزام بالاشتراك في العوارية العامة ، او التي يكون فيها الناقل مسؤولا وفقا لاحكام المادة (٥).

الجزء الرابع: وثائق النقل

المادة ١٤ – اصدار سند الشحن

١.متى اخذ الناقل او الناقل الفعلي البضائع في عهدته ، وجب على الناقل ان يقوم ، بناء على طلب الشاحن ، باصدار سند شحن الى الشاحن .

٢.يجوز ان يوقع سند الشحن شخص مفوض بذلك من قبل الناقل . ويعتبر سند الشحن الموقع من ربان السفينة الناقلة للبضائع سندا موقعا من قبل الناقل.

٣.يجوز ان يكون التوقيع على سند الشحن بخط اليد او بالصورة المطابقة للاصل او بالتثقيب او بالخاتم او بالرموز او مثبتا باية وسيلة الية او الكترونية اخرى ، اذا كان ذلك لا يتعارض مع قوانين البلد الذي يصدر فيه سند الشحن.

المادة ١٥ – محتويات سند الشحن

١.يجب ان يتضمن سند الشحن ، فيما يتضمن . التفاصيل التالية:

أ . الطبيعة العامة للبضائع ، العلامات الرئيسية اللازمة للتعريف بالبضائع ، وبيانا صريحا بالصفة الخطرة للبضائع ، ان كانت لها هذه الصفة ، وعدد الطرود او القطع ، ووزن البضائع او كميتها معبرا عنها على نحو اخر وكل ذلك طبقا للبيانات التي يقدمها الشاحن.

ب. الحالة الظاهرة للبضائع.

ج. اسم الناقل والمحل الرئيسي لعمله.

د. اسم الشاحن.

هـ. اسم المرسل اليه اذا كان الشاحن قد سماه.

و. ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري والتاريخ الذي تلقى فيه الناقل البضائع في ميناء الشحن.

ز. ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري.

ح. عدد النسخ الاصلية من سند الشحن اذا وجدت اكثر من نسخة اصلية.

ط. مكان اصدار سند الشحن.

ي. توقيع الناقل او توقيع شخص اخر ينوب عنه.

ك. ما يستحق على المرسل اليه من اجرة النقل ، او اشارة اخرى تدل على ان اجرة النقل مستحقة

عليه.

ل. البيان المشار اليه في الفقرة (٣) من المادة (٢٣. (

م. بيان ان البضائع ستشحن على سطح السفينة او يجوز شحنها على هذا النحو ، اذا كان الامر كذلك.

ن. تاريخ او فترة تسليم البضائع في ميناء التفريغ ، اذا اتفق على التاريخ او الفترة صراحة بين الطرفين.

س. أي حد او حدود موسعة للمسؤولية حيثما يتفق على ذلك عملا بالفقرة (٤) من المادة (٦ . (

٢.على الناقل بعد شحن البضائع في السفينة ، ان يصدر الى الشاحن متى طلب الشاحن ذلك ، سند شحن مؤشرا عليه بكلمة (مشحون) يذكر فيه ، بالاضافة الى التفاصيل المنصوص عليها في الفقرة (١) من هذه المادة ان البضائع مشحونة على سفينة او سفن يبين اسمها ، وتاريخ او تواريخ الشحن ، واذا كان قد سبق للناقل ان اصدر الى الشاحن سند شحن او حجة اخرى فيما يتعلق باي من هذه البضائع ، يقوم الشاحن بناء على طلب الناقل برد هذه الوثيقة مقابل تسلمه سند الشحن المؤشر عليه بكلمة (مشحون) وللناقل ان يلبي طلب الشاحن الحصول على سند شحن مؤشر عليه بكلمة (مشحون) وذلك بتعديل اية وثيقة سبق اصدارها اذا كانت هذه الوثيقة ، بعد تعديلها تتضمن كافة المعلومات اللازم ادرجها في سند شحن مؤشر عليه بكلمة مشحون.

٣.لا يؤثر خلو سند الشحن من تفصيل او اكثر من التفاصيل المشار اليها في هذه المادة على الصفة القانونية للوثيقة بوصفها سند شحن على ان تكون ، مع ذلك ، مستوفية للشروط المنصوص عليها في الفقرة (٧) من المادة (١. (

<u>المادة ١٦ – سندات الشحن التحفظات وحجيتها</u>

١. اذا تضمن سند الشحن تفاصيل تتعلق بالطبيعة العامة للبضائع ، او علاماتها الرئيسية ، او عدد الطرود او القطع ، او وزنها ، او كميتها ، يعلم الناقل او الشخص الاخر الذي يصدر سند الشحن نيابة عنه بعدم مطابقتها للبضائع المتلقاة فعلا ، او للبضائع المشحونة اذا كان قد صدر سند شحن مؤشر عليه بكلمة (مشحون) او تتوفر لديه اسباب معقولة تحمله على الاشتباه في ذلك ، او اذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق من هذه التفاصيل ، يدرج الناقل او الشخص الاخر تحفظا في سند الشحن يثبت اوجه عدم الصحة في التفاصيل او الاسباب التي حملته على الاشتباه ، او كون الوسائل المعقولة للتحقق غير متوفرة .

٢.اذا لم يقم الناقل ، او أي شخص اخر يصدر سند الشحن نيابة عنه ، باثبات الحالة الظاهرة للبضائع في سند الشحن ، اعتبر انه قد اثبت في سند الشحن ان البضائع كانت في حالة سليمة ظاهرة.

٣.باستثناء التفاصيل التي يدرج بشانها تحفظ تجيزه الفقرة (١) من هذه المادة وفي حدود هذا التحفظ:
أ . يعتبر سند الشحن قرينة ظاهرة على ان ناقل البضائع تلقى البضائع الواردة وصفها في سند الشحن او شحن هذه البضائع اذا كان قد صدر سند شحن مؤشر عليه بكلمة (مشحون. (
ب. لا يقبل من الناقل اثبات ما يخالف ذلك اذا انتقل سند الشحن الى طرف ثالث ، بما في ذلك أي مرسل اليه ، يكون قد تصرف بحسن نية اعتمادا على الوصف الوارد للبضائع في السند.

٤.سند لا شحن الذي يخلو من ذكر اجرة النقل ، وفقا لحكم الفقرة الفرعية (ك) من الفقرة (١) من المادة (١٥) ، او الذي لا يوضح بشكل اخر ان اجرة النقل مستحقة على المرسل اليه ، او الذي لا يبين غرامة التاخير الناشئة في ميناء الشحن والمستحقة على المرسل اليه ، يعتبر قرينة ظاهرة على عدم استحقاق دفع اجرة النقل او غرامة التاخير المذكورة على المرسل اليه على انه لا يقبل من الناقل اثبات ما يخالف ذلك متى انتقل سند الشحن الى طرف ثالث ، بما في ذلك أي مرسل اليه ، يكون قد تصرف بحسن نية اعتمادا على خلو سند الشحن من مثل هذا البيان.

<u>المادة ١٧ – الضمانات من قبل الشاحن</u>

١.يعتبر الشاحن ضامنا للناقل صحة البيانات المتعلقة بالطبيعة العامة للبضائع وبعلاماتها وعددها ووزنها وكميتها التي قدمها لكي تدرج في سند الشحن وعلى الشاحن تعويض الناقل عن كل خسارة تنتج عن عدم الصحة في هذه البيانات ويظل الشاحن مسؤولا وان قام بتحويل سند الشحن وحق الناقل في هذا التعويض لا يحد من مسؤوليته بمقتضى عقد النقل البحري تجاه أي شخص اخر غير الشاحن

٢.كل كتاب ضمان او اتفاق يتعهد الشاحن بموجبه بتعويض الناقل عن الخسارة التي تنتج عن قيام الناقل او شخص يتصرف نيابة عنه باصدار سند شحن دون ادراج تحفظ بشان البيانات المقدمة من الشاحن لادراجها في سند الشحن ، او بشان الحالة الظاهرة للبضائع ، يكون باطلا ولا يترتب عليه أي اثر تجاه أي طرف ثالث بما في ذلك أي مرسل اليه ، يكون قد حول اليه سند الشحن.

٣.يعتبر كتابة الضمان او الاتفاق المشار اليه ساريا تجاه الشاحن ، ما لم يكن الناقل او الشخص الذي يتصرف نيابة عنه قد نوى ، بعدم ادراجه التحفظ المذكور في الفقرة (٢) من هذه المادة ، غش طرف ثالث ، بما في ذلك أي مرسل اليه ، يكون قد تصرف اعتمادا على الوصف الوارد للبضائع في

سند الشحن وفي الحالة الاخيرة ، اذا كان التحفظ غير المثبت متعلقا ببيانات يكون الشاحن قدمها لادراجها في سند الشحن ، لا يحق للناقل أي تعويض من الشاحن بمقتضى الفقرة (١) من هذه المادة

.٤في حالة الغش المتعمد المشار اليه في الفقرة (٣) من هذه المادة ، يسال الناقل دون ان يحق له الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في هذه الاتفاقية عن الخسارة التي تلحق بطرف ثالث بما في ذلك اي مرسل اليه ، لانه قد تصرف اعتمادا على الوصف الوارد للبضائع في سند الشحن.

<u>المادة ١٨ – الوثائق الاخرى غير سندات الشحن</u>

متى اصدر الناقل وثيقة اخرى غير سند الشحن لاثبات تسلم البضائع الواجب نقلها ، اعتبرت هذه الوثيقة قرينة ظاهرة على ابرام عقد النقل البحري وتلقي الناقل للبضائع كما هي موصوفة في تلك الوثيقة.

الجزء الخامس :المطالبات والدعاوي

<u>المادة ١٩ – الاخطار الخاص بالهلاك او التلف او التاخير</u>

.١ما لم يقم المرسل اليه باخطار الناقل كتابة بالهلاك او التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك او التلف ، وذلك في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي مباشرة تسليم بضائع الى المرسل اليه ، اعتبر هذا التسليم قرينة ظاهرة على ان الناقل سلم البضائع كما هي موصوفة في وثيقة النقل ، فاذا لم تكن هذه الوثيقة قد اصدرت اعتبر قرينة ظاهرة على انها سلمت بحالة سليمة .

.٢اذا كان الهلاك او التلف غير ظاهر ، تسري بالقدر نفسه احكام الفقرة (١) من هذه المادة اذا لم يوجه الاخطار الكتابي خلال (١٥) يوما متصلة تلي مباشرة يوم تسليم البضائع الى المرسل اليه .

.٣اذا كانت قد اجريت بصورة مشتركة من الطرفين عملية معاينة او فحص لحالة البضائع وقت تسليمها الى المرسل اليه انتفت الحاجة الى توجيه الاخطار الكتابي عما يتم التحقق منه اثناء المعاينة او الفحص المذكورين من هلاك او تلف .

.٤في حالة وجود أي هلاك او تلف فعلي او متصور ، يجب على كل من الناقل والمرسل اليه ان يقدم الى الاخر جميع التسهيلات المعقولة لفحص البضائع وجردها .

.٥لا يستحق أي تعويض عن اية خسارة تنتج عن التاخير في التسليم ما لم يوجه اخطار كتابي الى الناقل خلال (٦٠) يوما متصلة مباشرة يوم تسليم البضائع الى المرسل اليه .

٦.اذا قام ناقل فعلي بتسليم البضائع ، فاي اخطار يوجه بمقتضى هذه المادة الى الناقل الفعلي يكون له نفس الاثر كما لو كان قد وجه الى الناقل ، كما يكون لاي اخطار يوجه الى الناقل نفس الاثر كما لو كان قد وجه الى هذا الناقل الفعلي .

٧.ما لم يقم الناقل او الناقل الفعلي بتوجيه اخطار كتابي عن الخسارة او الضرر الى الشاحن يحدد الطبيعة العامة لهذه الخسارة او الضرر ، وذلك في موعد لا يتجاوز (٩٠) يوما متصلة تلي مباشرة وقوع الخسارة او الضرر او تسليم البضائع وفقا للفقرة (٢) من المادة (٤) ، ايهما ابعد ، فان عدم توجيه مثل هذا الاخطار يكون قرينة ظاهرة على انه لم تلحق بالناقل او الناقل الفعلي أي خسارة او ضرر يرجع الى خطا او اهمال من جانب الشاحن او مستخدميه او وكلائه .

٨.لاغراض هذه المادة ، يعتبر كل اخطار يوجه الى شخص يتصرف نيابة عن الناقل او الناقل الفعلي بما في ذلك ربان السفينة او الضابط المسؤول عنها ، او الى شخص يتصرف نيابة عن الشاحن ، كانه قد وجه الى الناقل ، او الناقل الفعلي ، او الشاحن ، حسب الحالة.

المادة ٢٠ – تقادم الدعوى

١.تسقط بالتقادم اية دعوى تتعلق بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية اذا لم تتخذ اجراءات التقاضي او التحكيم خلال مدة سنتين .

٢.تبدا مدة التقادم من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع او بتسليم جزء منها ، او في حالات عدم تسليم البضائع ، من اخر يوم كان ينبغي ان يسلمها فيه .

٣.لا يدخل اليوم الذي تبدا فيه مدة التقادم في حساب المدة .

٤.يجوز في أي وقت اثناء مدة التقادم ان يقوم الشخص الذي تقدم في حقه مطالبة بمد مدة التقادم باعلان كتابي يوجهه الى المطالب . ويجوز اعادة تمديد مدة التقادم باعلان لاحق او اعلانات لاحقة

٥.الشخص الذي يحمل مسؤولية له ان يقيم دعوى تعويض حتى وان انقضت مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة اذا اقيمت الدعوى في حدود المهلة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها الاجراءات على انه يجب الا تقل المهلة المسموح بها عن (٩٠) يوما تبد امن اليوم الذي قام فيه الشخص الذي يقيم دعوى التعويض المذكورة بتسوية المطالبة او اليوم الذي ابلغ فيه باعلان الدعوى.

المادة ٢١ – الاختصاص

١.في جميع حالات التقاضي المتعلقة بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية للمدعي ، حسب اختياره ،

ان يقيم الدعوى امام محكمة تكون ، وفقا لقانون الدولة التي تقع فيها المحكمة ، ذات اختصاص ، ويدخل في نطاق ولايتها احد الامكان التالية:

أ . المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه ، وان لم يكن له محل رسمي فالمحل الاعتيادي لاقامة المدعى عليه ، او

ب. مكان ابرام العقد بشرط ان يكون للمدعى عليه فيه محل عمل او فرع او وكالة ابرام العقد عن طريق أي منها ، او

ج. ميناء الشحن او ميناء التفريغ ، او

د. اي مكان اخر يعين لهذا الغرض في عقد النقل البحري .

٢. أ . خلافا للاحكام السابقة من هذه المادة ، يجوز اقامة الدعوى امام محاكم أي ميناء او مكان في دولة متعاقدة يكون الحجز قد وقع فيه على السفينة الناقلة او على اية سفينة اخرى لنفس المالك استنادا الى قواعد القانون المطبقة في تلك الدولة وقواعد القانون الدولي ، على انه يجب في هذه الحالة ان يقوم المدعي ، بناء على التماس من المدعى عليه بنقل الدعوى ، حسب اختياره ، الى احدى المحاكم المختصة المشار اليها في الفقرة (١) من هذه المادة ، لكي تقوم بالفصل في الدعوى ، ولكن يتعين قبل اجراء هذا النقل ان يقدم المدعى عليه كفالة تكفي لضمان الوفاء باي مبلغ يحكم به الدعوى في وقت لاحق لصالح المدعي.

ب. تفصل محكمة ميناء او مكان الحجز في جميع المسائل المتعلقة بكفاية الكفالة او عدم كفايتها .

٣. لا يجوز اقامة اية دعاوي قضائية متعلقة بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية في أي مكان لم تحدده الفقرة (١) او (٢) من هذه المادة ، ولا تحول احكام هذه الفقرة دون اختصاص الدول المتعاقدة في اتخاذ تدابير مؤقتة او وقائية .

٤. أ . في حالة اقامة دعوى امام محكمة مختصة بموجب الفقرة (١) او (٢) من هذه المادة او في حالة صدور حكم من هذه المحكمة ، لا يجوز اقامة دعوى جديدة بين نفس الطرفين استنادا الى نفس الاسباب ، ما لم يكن حكم المحكمة التي اقيمت امامها الدعوى الاولى غير قابل للتنفيذ في البلد الذي تتخذ فيه الاجراءات الجديدة.

ب. لاغراض هذه المادة ، لا تعتبر التدابير التي تتخذ للتوصل الى تنفيذ حكم بمثابة اقامة دعوى جديدة.

ج. لاغراض هذه المادة ، فان نقل الدعوى الى محكمة اخرى تقع في نفس البلد او الى محكمة في بلد اخر وفقا للفقرة (٢/أ) من هذه المادة ، لا يعتبر بمثابة اقامة دعوى جديدة .

.٥خلافا لاحكام الفقرات السابقة ، يكفل نفاذ أي اتفاق على مكان الدعوى يتوصل اليه الاطراف بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحري.

المادة ٢٢ – التحكيم

.١مع مراعاة احكام هذه المادة يجوز للطرفين النص ، باتفاق مثبت كتابة ، على ان يحال الى التحكيم أي نزاع قد ينشا فيما يتعلق بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية .

.٢اذا تضمنت مشارطة الايجار نصا على احالة المنازعات الناشئة بموجبها الى التحكيم وصدر سند شحن استنادا الى مشارطة الايجار دون ان يتضمن ملاحظة خاصة تفيد ان هذا النص ملزم لحامل سند الشحن ، لا يجوز للناقل الاحتجاج بهذا النص تجاه حامل السند الحائز له بحسن نية .

.٣تتخذ اجراءات التحكيم في مكان من الاماكن التالية وفقا لاختيار المدعي:

أ . مكان في دولة يقع في اراضيها:

.١المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه ، وان لم يوجد له محل عمل رئيسي ، فالمحل الاعتيادي لاقامة المدعى عليه ، او

.٢مكان ابرام العقد ، بشرط ان يكون للمدعى عليه فيه محل عمل ، او فرع او وكالة ، ابرم العقد عن طريق أي منها ، او

.٣ميناء الشحن او ميناء التفريغ ، او

ب. أي مكان يعين لهذا الغرض في شرط التحكيم او الاتفاق الخاص به .

.٤يطبق المحكم او هيئة المحكمين قواعد هذه الاتفاقية .

.٥تعتبر احكام الفقرتين (٣ و ٤) من هذه المادة جزءا من كل شرط تحكيم او اتفاق تحكيم ، ويعتبر باطلا ولاغيا أي نص في هذا الشرط او الاتفاق يكون متعارضا مع هذه الاحكام .

.٦ليس في احكام هذه المادة ما يؤثر على صحة أي اتفاق يتعلق بالتحكيم يتوصل اليه الطرفان بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحري.

الجزء السادس: احكام تكميلية

المادة ٢٣ – الشروط التعاقدية

.١كل شرط يرد في عقد النقل البحري او في سند شحن او في اية وثيقة اخرى مثبتة لعقد النقل البحري يكون مخالفا ، بشكل مباشر او غير مباشر ، لاحكام هذه الاتفاقية يعتبر باطلا ولاغيا في

حدود مخالفته لها . ولا يؤثر مثل هذا الشرط على صحة الشروط الاخرى الواردة في العقد او الوثيقة التي يشكل جزءا منها . واي شرط يتضمن التنازل عن الحقوق الناشئة من التامين على البضائع لصالح الناقل ، او أي شرط مماثل ، يعتبر باطلا ولاغيا .

.٢خلافا لاحكام الفقرة (١) من هذه المادة ، للناقل ان يزيد مقدار مسؤوليته والتزاماته بموجب هذه الاتفاقية.

.٣متى اصدر سند شحن ، او اية وثيقة اخرى مثبتة لعقد النقل البحري ، تعين تضمين السند او الوثيقة بيانا يذكر فيه ان النقل يخضع لاحكام هذه الاتفاقية التي تبطل أي شرط مخالف لها يكون ضارا بمصلحة الشاحن او المرسل اليه .

.٤اذا لحقت بصاحب حق في البضائع خسارة نتيجة لشرط يبطل استنادا الى هذه المادة او نتيجة اغفال ادراج البيان المشار اليه في الفقرة (٣) من هذه المادة ، تعين على الناقل دفع تعويض الى الحد اللازم لتعويض صاحب الحق تعويضا كاملا وفقا لاحكام هذه الاتفاقية عن كل هلاك او تلف لحق بالبضائع وكذلك عن التاخير في التسليم . ويتعين على الناقل بالاضافة الى ذلك ، دفع تعويض عن المصاريف التي تكبدها صاحب الحق لدى ممارسة لحقه ، بشرط ان يتم تحديد مقدار المصاريف التي تكبدها في الدعوى التي استند فيها الى النص المذكور اعلاه وفقا لقانون الدولة التي تتخذ فيها الاجراءات.

المادة ٢٤: العوارية العامة

.١ليس في احكام هذه الاتفاقية ما يحول دون تطبيق ما يرد في عقد النقل البحري او القوانين الوطنية من احكام متعلقة بتسوية العوارية العامة .

.٢باستثناء المادة (٢٠) ، تكون احكام هذه الاتفاقية المتعلقة بمسؤولية الناقل عن هلاك البضائع او تلفها هي التي تحدد كذلك ما اذا كان يجوز للمرسل اليه رفض الاشتراك في العوارية العامة ، ومسؤولية الناقل عن تعويض المرسل اليه فيما يتعلق باي اشتراك كهذا يتم دفعه او أي مصاريف انقاذ يتم اداؤها.

المادة ٢٥ – الاتفاقيات الاخرى

.١لا تعدل هذه الاتفاقية حقوق او واجبات الناقل او الناقل الفعلي ومستخدميهما ووكلائهما ، المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية او القوانين الوطنية فيما يتعلق بتحديد مسؤولية ملاك السفن

البحري .

.٢لا تحول احكام المادتين (٢١ و ٢٢) من هذه الاتفاقية دون تطبيق ما يكون واردا في اية اتفاقية اخرى متعددة الاطراف تكون نافذة بالفعل في تاريخ نفاذ هذه الاتفاقية ، من احكام الزامية متصلة بمسائل تتناولها المادتان المذكورتان ، شريطة ان يكون النزاع مقصورا على اطراف تقع محال عملها الرئيسية في دول اعضاء في هذه الاتفاقية الاخرى ، الا ان هذه الفقرة لا تمس تطبيق الفقرة (٤) من المادة (٢٢) من هذه الاتفاقية .

.٣لا تنشا اية مسؤولية بموجب احكام هذه الاتفاقية عن التلف الذي يتسبب فيه حادث نووي اذا كان مشغل منشاة نووية هو المسؤول عن هذا التلف وذلك اما:

أ . بموجب اتفاقية باريس المؤرخة في ٢٩ تموز / يوليه ١٩٦٠ والمتعلقة بمسؤولية الغير في ميدان الطاقة النووية بنصها المعدل بالبروتوكول الاضافي المؤرخ في ٢٨ كانون الثاني / يناير ١٩٦٤ ، او بموجب اتفاقية فينا المؤرخة في ٢١ ايار / مايو ١٩٦٤ والمتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الاضرار النووية ، او

ب. استنادا الى القانون الوطني المنظم للمسؤولية عن مثل هذه الاضرار ، وذلك بشرط ان يكون هذا القانون مراعيا من كافة النواحي لصالح الاشخاص الذين يتعرضون للضرر بنفس قدر مراعاة اتفاقية باريس او اتفاقية فيينا لهذا الصالح .

.٤لا تنشا اية مسؤولية بموجب هذه الاتفاقية عما يلحق بالامتعة من هلاك او تلف او تاخير في التسليم يكون الناقل مسؤولا عنه بموجب اية اتفاقية دولية او قوانين وطنية تتعلق بالنقل البحري للركاب وامتعتهم .

.٥ليس في هذه الاتفاقية ما يحول دون قيام دولة متعاقدة بتطبيق أي اتفاقية دولية اخرى تكون نافذة في تاريخ هذه الاتفاقية وسارية الزاميا على عقود نقل البضائع الذي تم اساسا بواسطة من وسائط النقل خلاف النقل بطريق البحر ويسري هذا الحكم كذلك على أي تنقيح او تعديل لاحق لتلك الاتفاقية الدولية.

<u>المادة ٢٦ – الوحدة الحسابية</u>

.١الوحدة الحسابية المشار اليها في المادة (٦) من هذه الاتفاقية هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي.

وتحول المبالغ المشار اليها في المادة (٦) الى العملة الوطنية للدولة تبعا لقيمة هذه العملة في تاريخ

الحكم و في التاريخ الذي تتفق عليه الاطراف . وبالنسبة لكل دولة متعاقدة تكون عضوا في صندوق النقد الدولي ، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس الى حق السحب الخاص وفقا لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي والتي تكون سارية في ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته . وبالنسبة لكل دولة متعاقدة لا تكون عضوا في صندوق النقد الدولي ، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس الى حق السحب الخاص بطريقة تحددها هذه الدولة .

.٢ومع ذلك ، يجوز للدول التي ليست اعضاء في صندوق النقد الدولي ، والتي لا تبيح قوانينها تطبيق احكام الفقرة (١) من هذه المادة ، ان تعلن ، في وقت التوقيع ، او في وقت التصديق او القبول ، او الاقرار او الانضمام ، او في أي وقت لاحق ، ان حدود المسؤولية التي تنص عليها هذه الاتفاقية والتي ستطبق في اراضيها ستكون محددة على النحو التالي:

٥٠٠ر١٢ وحدة نقدية عن كل طرد او وحدة شحن اخرى او ٥ر٣٧ وحدة نقدية عن كل كيلو غرام من الوزن القائم للبضائع .

.٣الوحدة النقدية المشار اليها في الفقرة (٢) تعادل خمسة وستين ونصف مليغرام من الذهب من سبيكة ذهبية عيارها تسعمائة من الف . ويجري تحويل المبالغ المشار اليها في الفقرة (٢) الى العملة الوطنية وفقا لقانون الدولة المعنية .

.٤يتم الحساب المذكور في الجملة الاخيرة من الفقرة (١) ، وكذلك التحويل المشار اليه في الفقرة (٣) من هذه المادة ، بطريقة تمكن من التعبير الى اقصى حد ممكن بالعملة الوطنية للدولة المتعاقدة عن نفس القيمة الحقيقية للمقادير الواردة في المادة (٦) معبرا عنها بالوحدات الحسابية . وعلى الدول المتعاقدة ان توافي الوديع بطريقة الحساب عملا بالفقرة (١) ، او بنتيجة التحويل المذكورة في الفقرة (٣) من هذه المادة ، حسبما تكون الحالة ، وذلك في وقت التوقيع او عند ايداعها وثائق التصديق او القبول او الاقرار او الانضمام ، او عند استفادتها من الاختيار المنصوص عليه الفقرة (٢) من هذه المادة ، وكلما حدث تغيير في طريقة الحساب او نتيجة التحويل.

الباب السابع : الاحكام الختامية

المادة ٢٧ – الوديع

بموجب هذا يعين الامين العام للامم المتحدة وديعا لهذه الاتفاقية.

المادة ٢٨ – التوقيع ، التصديق ، القبول ، الاقرار ، الانضمام

١.تعرض هذه الاتفاقية لتوقيعها من جميع الدول حتى ٣٠ نيسان / ابريل ١٩٧٩ في مقر الامم المتحدة بنيويورك .

٢.تكون هذه الاتفاقية مرهونة بالتصديق او القبول او الاقرار من جانب الدولة الموقعة .

٣.بعد ٣٠ نيسان / ابريل ١٩٧٩ ، يفتح باب الانضمام الى هذه الاتفاقية امام جميع الدول غير الموقعة عليها .

٤.تودع وثائق التصديق والقبول والاقرار والانضمام لدى الامين العام للامم المتحدة.

المادة ٢٩ – التحفظات

لا يجوز ابداء اية تحفظات على هذه الاتفاقية.

المادة ٣٠ – بدء النفاذ

١.يبدا نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الاول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة على تاريخ ايداع الوثيقة العشرين من وثائق التصديق ، او القبول ، او الاقرار ، او الانضمام .

٢.وفيما يخص الدول التي تصبح اطرافا متعاقدة في هذه الاتفاقية بعد تاريخ ايداع الوثيقة العشرين من وثائق التصديق ، او القبول ، او الاقرار ، او الانضمام ، يبدا نفاذ الاتفاقية على كل دولة منها في اليوم الاول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة على ايداع الوثيقة اللازمة باسمها .

٣.على كل دولة متعاقدة ان تطبق احكام هذه الاتفاقية على عقود النقل البحري المبرمة في تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية على تلك الدولة او في أي تاريخ بعده.

المادة ٣١ – الانسحاب من الاتفاقيات الاخرى

١.يجب على كل دولة من الدول الاطراف في الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة تتعلق بسندات الشحن ، الموقعة في بروكسل في ٢٥- اب / اغسطس ١٩٢٤ (اتفاقية ١٩٢٤) ، ان تقوم ، حيث تصبح دولة متعاقدة في هذه الاتفاقية ، باخطار الحكومة البلجيكية ، بوصفها الوديع لاتفاقية ١٩٢٤ ، بنيتها في الانسحاب من الاتفاقية المذكورة معلنة ان انسحاب يسري اعتبارا من التاريخ الذي يبدا فيه نفاذ هذه الاتفاقية عليها .

٢.يقوم الوديع لهذه الاتفاقية ، عند بدء نفاذ هذه الاتفاقية بموجب الفقرة (١) من المادة (٣٠) ،

باخطار الحكومة البلجيكية ،بوصفها الوديع لاتفاقية ١٩٢٤ بتاريخ بدء هذا النفاذ وباسماء الدول المتعاقدة التي بدا نفاذ الاتفاقية عليها .

.٣تطبق احكام الفقرة (١) و (٢) من هذه المادة بصورة مماثلة على الدول الاطراف في البرتوكول الموقع في ٢٣ شباط– فبراير ١٩٦٨ الخاص بتعديل الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة تتعلق بسندات الشحن الموقعة في بروكسل في ٢٥ اب– اغسطس ١٩٢٤ .

.٤على الرغم من احكام المادة (٢) من هذه الاتفاقية ، ولاغراض الفقرة (١) من هذه المادة ، يجوز للدولة المتعاقدة ان ترجىء اذا استصوبت ذلك ، اعلان نيتها في الانسحاب من اتفاقية عام ١٩٢٤ بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام ١٩٦٤ لفترة اقصاها خمس سنوات اعتبارا من بدء نفاذ هذه الاتفاقية وعليها حينئذ اشعار حكومة بلجيكا بنيتها . وعليها اثناء هذه الفترة الانتقالية ان تطبق هذه الاتفاقية ، دون اية اتفاقية سواها ، تجاه الدول المتعاقدة فيها.

<u>المادة ٣٢ – اعادة النظر والتعديل</u>

.١بناء على طلب ما لا يقل عن ثلث الدول المتعاقدة الاطراف في هذه الاتفاقية ، يدعو الوديع الى عقد مؤتمر للدول المتعاقدة لاعادة النظر فيها او تعديلها .

.٢أي وثيقة تصديق او قبول او اقرار او انضمام يتم ايداعها بعد بدء نفاذ أي تعديل لهذه الاتفاقية ، تعتبر سارية على الاتفاقية بصيغتها المعدلة.

<u>المادة ٣٣ – اعادة النظر في مقادير التحديد والوحدة الحسابية او الوحدة الحسابية</u>

.١خلافا لاحكام المادة (٣٢) يدعو الوديع ، وفقا للفقرة (٢) من هذه المادة مؤتمرا الى الانعقاد ، يكون الغرض الوحيد منه هو تغيير المقادير المحددة في المادة (٦) والفقرة (٢) من المادة (٢٦) ، او الاستعاضة عن أي من الوحدتين المعينتين في الفقرتين (١) و(٣) من المادة (٢٦) او عن كليهما ، بوحدات اخرى ، ولا يجرى تغيير المقادير الا بسبب تغيير قيمتها الحقيقة تغيرا ذا شان .

.٢يدعو الوديع الى عقد مؤتمر لاعادة النظر عندما يطلب ذلك ما لا يقل عن ربع الدول المتعاقدة .

.٣يتخذ أي قرار للمؤتمر باغلبية ثلثي الدول المشتركة . ويقوم الوديع بابلاغ التعديل الى جميع الاطراف المتعاقدة لغرض القبول ، والى جميع الدول الموقعة الاتفاقية للعلم .

.٤كل تعديل يعتمد يبدا نفاذه في اليوم الاول من الشهر التالي لمرور سنة على قبوله من جانب ثلثي الدول المتعاقدة ويتم القبول عن طريق ايداع صك رسمي بهذا المعنى لدى الوديع .

.٥بعد بدء نفاذ أي تعديل يحق لكل دولة متعاقدة تكون قد قبلت هذا التعديل ان تطبق الاتفاقية بصيغتها المعدلة في العلاقات مع الدول المتعاقدة التي لم تقم في غضون ستة اشهر بعد اعتماد التعديل بابلاغ الوديع بانها غير ملزمة بهذا التعديل .

.٦أية وثيقة تصديق او قبول او اقرار او انضمام تودع بعد بدء نفاذ أي تعديل لهذه الاتفاقية تعتبر سارية على الاتفاقية بصيغتها المعدلة.

المادة ٣٤: الانسحاب من هذه الاتفاقية

.١يجوز لاية دولة متعاقدة ان تعلن نيتها في الانسحاب من هذه الاتفاقية في أي وقت بتوجيهها اشعارا خطيا الى الوديع .

.٢يصبح الانسحاب من الاتفاقية نافذا في اليوم لاول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة علة تسلم الوديع للاشعار ، وفي الحالات التي تحدد فيها فترة اطول في الاشعار ، يصبح الانسحاب نافذا عند انقضاء هذه الفترة الاطول على تلقي الوديع للاشعار.

حررت في هامبورغ ، في اليوم الحادي والثلاثين من اذار – مارس سنة الف وتسعمائة وثمانية وسبعين ، من نسخة اصلية واحدة تتساوى في الحجية نصوصها الاسبانية والانكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية

واثباتا لما تقدم قام المفوضون الموقعون ادناه ، بناء على تفويض صحيح من حكوماتهم ، بتوقيع هذه الاتفاقية.

مرسوم رقم ٨٣٠٥
تاريخ ١٩٩٦/٠٤/١٩

المنشور في العدد ١٨ من الجريدة الرسمية تاريخ ١٩٩٦/٠٥/٠٢، صفحة ٨٨٢

ان رئيس الجمهورية,

بناء على الدستور,

بناء على قانون التجارة البحرية, لا سيما المادتين ٢١١و ٣٨١ منه,

بناء على القانون رقم ٧٥/١٣ تاريخ ١٩٧٥/٠٤/٠٥ المتعلق بانضمام لبنان الى اتفاقية بروكسيل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن,

بناء على اقتراح وزير النقل,

وبعد استشارة مجلس شورى الدولة (الرأي رقم ٨٠/٩٥-٩٦) تاريخ ١٩٩٦/٠١/٢٢،

وبعد موافقة مجلس الوزراء في جلسته المنعقدة بتاريخ ٢٠/٠٣/١٩٩٦،

يرسم ما يأتي:

المادة ١:

تحدد تبعة الناقل البحري ب ٦٦٦،٦٧ حق سحب خاص DTS كما يحدده صندوق النقد الدولي, بالسعر الرسمي لليرة اللبنانية بتاريخ استحقاق التعويض وفقا لنشرة مصرف لبنان, وذلك كحد اقصى عن كل وحدة او طرد يفقد او يصيبه ضرر اثناء النقل البحري, وبما يوازي حقي سحب خاص DTS عن كل كيلو من البضائع التي تفقد او تتضرر, وذلك ما لم يتفق الشاحن والناقل على مبلغ يزيد عن المبلغ المحدد اعلاه.

المادة ٢:

يلغى المرسوم رقم ١٠٣٦٧ تاريخ ١٩٤٧/١١/١١ (ملحق للمادة ٢١١ من قانون التجارة البحرية).

المادة ٣:

ينشر هذا المرسوم ويبلغ حيث تدعو الحاجة.

الفهرس